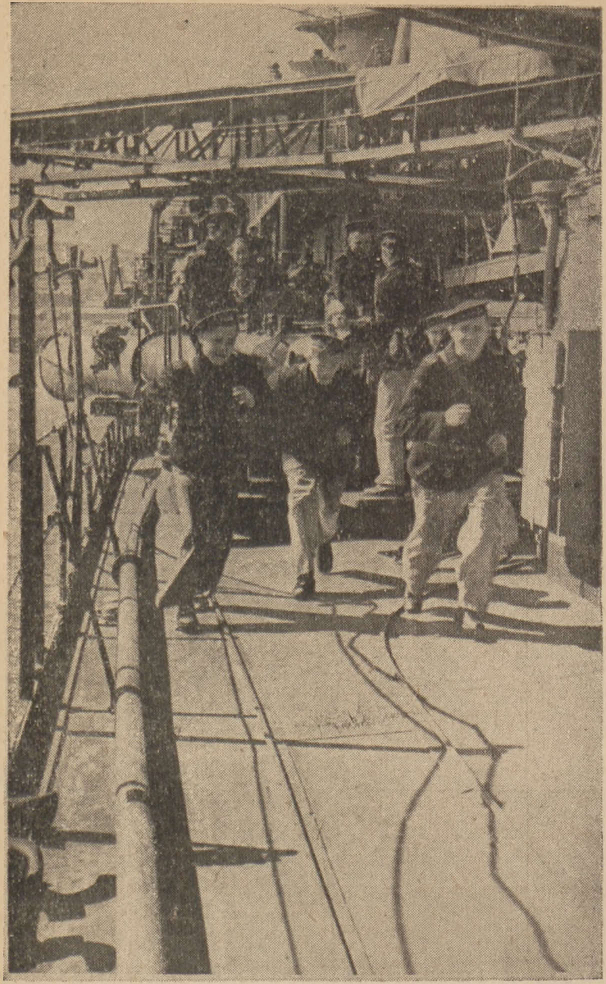
MORZE



Nr. 11 LISTOPAD 1947 r.





Nad brzegami Newy w Leningradzie marynarze już szykują narty do zaprawy zimowej.

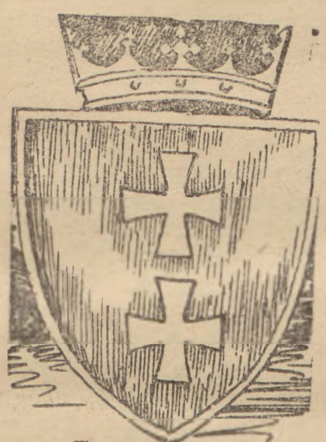
Potomkowie rewolucjonistów r. 1917, młodzież morska radziecka podczas ćwiczebnego alarmu na krążowniku „Kalinin" wchodzącego w skład floty Oceanu Spokojnego.

SIB. Photoservice — Moskwa.



MORZE
MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ
Nr. 11 Warszawa, Listopad 1947 Rok XVIII

Danziger redivivus
(„Związek Gdańszczan")



GDAŃSK

Jak doniosła prasa, do kolekcji marionetkowych figur, imitujących z woli i łaski imperializmu „rządy emigracyjne", przybył nowy twór, utworzony przez „Związek Gdańszczan", rezydujący w Bremie, a więc w amerykańskiej strefie okupacyjnej. Związek zamierza zwrócić się do ONZ z wnioskiem o przyznanie Danzigerom autonomii, praw narodu „wyzwolonego" i ma w zanadrzu protest przeciwko „polskim rządom w Gdańsku".

W Bremie, gdzie rezyduje „emigracyjny rząd gdański" władzę dzierżą Anglicy i Amerykanie. Połączone zony nazwano Bizonią. Zapewne pod wpływem gdańskiej wódki, znanej pod mianem „Danziger Goldwasser", któryś z amerykańskich farmaceutów, prowadzących równocześnie coctail-bar (według prototypu USA), sporządził plaster na chorobę Danzigerów bremeńskich, według recepty podżegaczy wojennych.

Możnaby nad tą wiadomością przejść do porządku dziennego, jak nad innymi, które fabrykuje prasa niemiecka pod okiem cenzury anglosaskiej, gdyby nie inne okoliczności. Imperializm amerykański, biorący z Niemiec patenty na wynalazki, zaadoptował ostatnio słynny niemiecki „drill" koszarowy. Według niego próbuje szkolić narody europejskie w posłuchu dla planów Marshalla, Hoovera, Harrimana, Bevina i innych wyznawców ewangelii Trumanów.

Mówiąc słowami znakomitego Szekspira, w tym szaleństwie jest metoda, dążąca do odbudowy Niemiec i „Wolnego Miasta Gdańska". Wystarczy przypomnieć, co poruszając sprawę Niemiec — oświadczył Marshall:

„Niemcy traktuję, jako serce problemu europejskiego".

W imieniu społeczeństwa polskiego, które odzyskane wybrzeże uważa za rdzenną ziemię piastowską, możemy oświadczyć emigrantom gdańskim, że wszelkie zakusy na historyczne polskie połacie kraju od Elbląga do Szczecina z góry skazane są na niepowodzenie.

Musimy napiętnować tolerancję Amerykanów z Bizonii, którzy zamiast zaprząc Niemców do uczciwej pracy dla reparacji i odszkodowań za straty, zamiast przeprowadzić demilitaryzację, denazyfikację — pobudzają apetyty rewizjonistyczne pogrobowców hitleryzmu, pozwalając na tworzenie pseudo-rządów, „Związku Gdańszczan" i innych organizacji pokrewnych, żyjących duchem odwetu.

Gdańsk, dzięki Polsce Demokratycznej przeżywa dziś okres rozkwitu, jako port polski. Wraca do historycznej roli, jaką grał ongiś za czasów Wielkiej Hanzy. Gwarantem jego wielkości i rozwoju jest zaplecze wolnej, suwerennej Rzeczypospolitej, a przyczyną upadku była fikcja „Wolnego Miasta". Mówi o tym historia, którą znać powinni opiekunowie Schumacherów i ich satelitów.

Granice morskie Polski suwerennej są granicami historycznymi. Układy zawarte na ten temat noszą podpisy Wielkiej Czwórki i są dokumentem dziejowym. Winni wiedzieć o tym władcy Bizonii.

Na straży naszych granic nad Bałtykiem, Odrą i Nysą, jako granic pokoju w świecie, stoją narody słowiańskie ze Związkiem Radzieckim na czele, narody, miłujące pokój i gotowe walczyć o sprawiedliwy pokój.

Święto Narodów miłujących wolność



Nad portem Port Artura powiewa flaga zwycięskiej marynarki radzieckiej.
SIB. Photoservice—Moskwa.

7 listopada br. mija 30 lat od wybuchu Rewolucji Październikowej w Rosji.

7 listopada 1917 r. wystrzały armatnie oddane z pokładów krążowników „Zaria“ i „Awrora“ ogłosiły światu, że władza przechodzi w ręce robotników i chłopów, że rozleciał się w strzępy rydwan, w który były wprzągnięte narody carskiej imperii. Skończył się okres niewoli i ciemnoty, zajaśniała blaskiem tysiąca gwiazd Wolność — najcenniejszy skarb człowieka.

Aktem z listopada 1918 r. w myśl zasady samostanowienia narodów — ZSRR uznaje Niepodległość Polski.

ZSRR w ciągu dwudziestu lat Polski przedwrześniowej konsekwentnie dąży do utrzymania przyjaznych stosunków z naszym narodem. Jednak reakcyjny rząd polski odgradza się żelazną kurtyną. Gdy widmo hitleryzmu zawisło nad Europą, ZSRR nawołuje do zawarcia paktu przeciwko agresji niemieckiej, lecz otrzymuje odmowną odpowiedź od kliki sanacyjnej.

Następuje najstraszliwszy w dziejach narodu okres mąk i niewoli.

I wtedy poraz drugi, ceną życia 400 tys. poległych oficerów i żołnierzy radzieckich na polach bitew o wyzwolenie Polski spod jarzma hitlerowskiego, ZSRR pomaga w odzyskaniu naszej niepodległości. Losy młodego państwa polskiego bierze na swe barki obóz demokracji, by wspólnie z narodami miłującymi pokój z ZSRR na czele kroczyć ku lepszemu jutru... Odtąd sojusz z ZSRR staje się gwarancją naszej wolności i nietykalności naszych granic.

Zdecydowane stanowisko ZSRR w sprawie Ziem Odzyskanych, do przywrócenia których walnie się przyczynił, utworzenie z Polski państwa morskiego, obrona wspólnych interesów na arenie międzynarodowej, wielostronne i rozszerzająca się współpraca i pomoc gospodarcza — oto istotne czynniki, sprawiające, że idea sojuszu polsko-radzieckiego, pomimo starych uprzedzeń i dywersyjnych aktów reakcji, coraz silniej i mocniej utrwala się w sercach i umysłach uczciwych Polaków.

Podstawą tego sojuszu — będącego najwyższą gwarancją naszej wolności i bezpieczeństwa naszych granic z 500 klm. wybrzeżem morskim — jest obiektywna realna wspólność interesów wypływających z obopólnego dążenia do trwałego, sprawiedliwego pokoju. Naszą dewizą — wzajemne poszanowanie niepodległości i suwerenności.

Naród polski zrozumiał że „Drang nach Osten“, kolonie i chęć ujarzmienia obcych narodów, plan Marshalla, szukanie zrozumienia i poparcia u wyznawców religii dolarowej i rzeczników monopolizmu i imperializmu — to droga do niewoli i wyniszczenia. Naród polski zrozumiał, że poszanowanie praw wszystkich narodów do samostanowienia, oparcie o demokrację, oparcie o państwa słowiańskie i demokratyczne z ZSRR na czele — to droga do utrzymania wolności, dobrobytu i nieustannego rozwoju.

Gospodarujemy na starych ziemiach piastowskich, nie śnimy o morzu, nie dusimy się — a władamy wybrzeżem i oddychamy morzem.

Niech więc dzień 7 listopada, dzień odzyskania wolności przez narody imperium carskiego stanie się dniem wspólnego święta.

Niech data trzydziestolecia Rewolucji Październikowej stanie się przejawem uczuć przyjacielskich, jaki żywi cały naród polski wobec bratnich narodów ZSRR.

R. G.



Dlaczego Liga Morska bez Kolonialnej?

Wielu dawnych działaczy ligowych zwraca się do nas z pytaniem, dlaczego wyrzeczono się tak emocjonującej w swoim czasie masy społeczeństwa — propagandy pro-kolonialnej. Są tacy, którzy dla uzasadnienia naszych praw do kolonii wysuwają zasługi Narodu na forum międzynarodowym i walki niepodległościowe Polaków. Jeden z czytelników (patrz „Morze“ Nr. 10 str. 20) wychodzi z założenia, „że nam się należy prawo do właściwego życia, opartego na współczesnej cywilizacji, w której obronie staliśmy niezachwianie, gdy zadawano jej śmiertelne ciosy. Naszym obowiązkiem jest stanąć na forum rzeczywistości i wykorzystać możliwe dane, w kierunku uzyskania dla Polski kolonii“.

Autor słusznie podszedł do oceny naszych zasług na arenie międzynarodowej, ale wyciągnął wnioski fałszywe.

Argumenty przytaczane przez marzycieli o Polsce Kolonialnej świadczą o słabym wyrobieniu politycznym i nieznajomości ruchów wyzwoleńczych narodów kolonialnych. Polska ma piękną tradycję walk narodowo-wyzwoleńczych, tak w obronie własnej suwerenności, jak też i innych narodów. Wysnuwanie z tego tytułu wniosków, uzasadniających nasze prawo do eksploatacji innych jest mylne i sprzeczne z duchem miłującego wolność Narodu Polskiego.

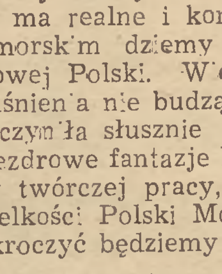
To, że Naród Polski stał twardo w obronie cywilizacji i kultury, zagrożonej przez hordy hitlerowskie, pragnące uczynić niewolnikami pozostałe narody świata — jest świadectwem głębokiego umiłowania wolności i suwerenności własnej oraz uznania tychże praw w stosunku do innych. Jesteśmy świadkami ruchu wyzwoleńczego narodów kolonialnych na całym świecie. Narody kolonialne mają dość życzliwej opieki swych możnych protektorów, pragną wolności i swobody, znaczenie których coraz bardziej doceniają. Wyrazem tego są walki w Indonezji, Palestynie, Egipcie, Indiach.

W morzu niewinnej krwi imperialiści świata chcą utopić ruchy niepodległościowe. Ale są zbyt krótkowzroczni. Ludy uciemiężone widzą, jak rozwijają się narody, które zrzuciły z siebie jarzmo niewoli. Mając piękne przykłady walk i osiągnięć nie dadzą za wygraną mimo chwilowych niepowodzeń wskutek przeważających sił reakcji. Rządy państw demokratycznych ze Związkiem Radzieckim na czele, pragnąc pokoju i wolności wszystkich narodów — popierają żądania wyzwoleńcze ludów kolonialnych. Dano temu wyraz niejednokrotnie na arenie międzynarodowej w czasie obrad O. N. Z. Rządy sanacyjne do roku 1939 uprawiały błędną politykę wielkomocarstwową, domagając się kolonii, uzależniając jednocześnie kraj nasz coraz bardziej od wpływów obcego kapitału. Polska przedwrześniowa, uzależniona w 60% od obcego kapitału, była faktycznie półkolonią. Kraj nasz słabo uprzemysłowiony nie był w stanie zatrudnić swych obywateli i zmuszał ich do szukania pracy na obcych rynkach. Liga Morska i Kolonialna do 1939 r. pod wpływem kół sanacyjnych prowadziła propagandę prokolonialną, rozwijając niezdrowe instynkty imperialistyczne w narodzie, które częściowo pokutują w nas do chwili obecnej. Za błędy rządów sanacyjnych zapłacił naród polski pięcioletnim okresem straszliwej niewoli i niebywałym w historii zniszczeniem. Pomni przykrych doświadczeń historycznych, z chwilą odrodzenia Polski Ludowej, wstąpiliśmy na nową drogę rozwoju społecznego, gospodarczego i politycznego. Uzyskaliśmy prastare ziemie piastowskie, w tym 500 km Wybrzeża Morskiego wraz z dziesiątkami portów. Obecnie nie marzenia o morzu, ale myśl zagospodarowania Wybrzeża i przekształcenia Polski z kraju wybitnie lądowego w państwo morskie absorbuje nasze umysły.

Liga Morska opracowała realny program morskiego wychowania społeczeństwa, odrzucając obce nam idee kolonialne, które obecnie są smutnym wspomnieniem przeszłości. Wiemy z własnego doświadczenia, że każdy, ktokolwiek próbował cofnąć koło postępu społecznego, był usuwany z areny dziejowej w sposób bezlitosny. Dlatego powinniśmy prowadzić propagandę zgodnie z duchem czasu i naszymi interesami narodowymi. Podczas, gdy Liga Morska i Kolonialna szukała sposobów rozproszenia rodaków po kuli ziemskiej, — Liga Morska nawołuje do powrotu do Kraju i czynnego udziału w odbudowie Państwa.

Naszym zadaniem, jako ligowców jest praca nad zagospodarowaniem wybrzeża i portów, uświadomienie społeczeństwa o znaczeniu morza, z punktu widzenia społecznego, gospodarczego, politycznego. Przygotowanie nowych kadr do pracy na morzu, w rybołówstwie, w stoczniach, i w żegludze śródlądowej — to godne ligowców dążenia w chwili obecnej. Jesteśmy Państwem morskim, winniśmy wytężyć wszystkie siły, byśmy w krótkim czasie mogli powiedzieć, że jesteśmy Narodem Morskim. Liga Morska ma realne i konkretne zadania. W sektorze morskim idziemy w parze z budowniczymi Nowej Polski. Wierzymy, że przytoczone wyjaśnienia nie budzą wątpliwości. Liga Morska uczyniła słusznie odrzucając stary program i niezdrowe fantazje kolonialne, wchodząc na tory twórczej pracy, zmierzającej ku potędze i wielkości Polski Morskiej. Drogą tą kroczymy i kroczyć będziemy wytrwale.

Ppułk. St. Kiryluk
Sekr. Generalny Zarządu Głównego
Ligi Morskiej.



Nawigacja morska i rzeczna w ZSRR

W czasie wojny z najeźdźcą niemieckim flota ZSRR poniosła ciężkie straty. Zginęło wiele jednostek morskich i rzecznych, uległy poważnemu zniszczeniu porty i stocznie. Dzięki jednak planowej gospodarce państwowej i owocnej pracy robotników i inżynierów — rany, zadane przez wroga, zostały szybko zabliźnione i w 1947 r. nawigacja morska i rzeczna wracają do stanu przedwojennego. Dziesiątki statków pasażerskich i handlowych o różnej pojemności wyszło w tym roku z portów radzieckich, aby zawinąć do portów Europy, Ameryki, Azji i Australii dla wyładowania materiałów budowlanych, maszyn, paliwa i t. p. Wznowiona została linia żeglugowa Odessa — Nowy Jork, na której kursuje jeden z najlepszych okrętów transoceanicznych „Rosja". Tankowiec „Kreml" zabezpieczył paliwem flotę wielorybniczą „Sława", uprawiającą przemysł na południowych wodach Atlantyku — flota ta, zachęcona osiągnięciami pierwszej wyprawy, w końcu października udaje się ponownie na połowy wielorybów. Rejsem do Londynu rozpoczął okręt „Wilnius" nawigację z portu „miasta bohatera" — Leningradu.

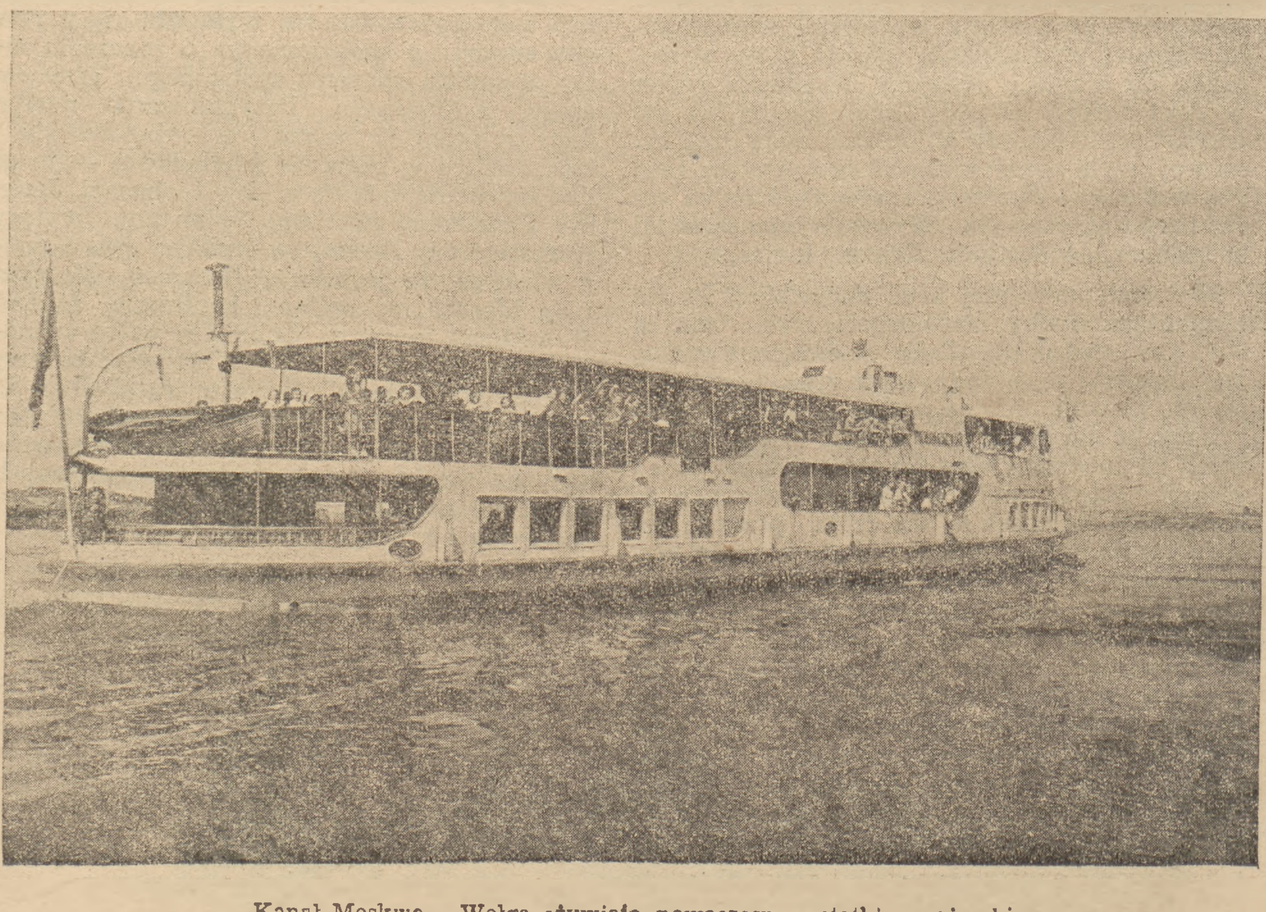
Aby docenić osiągnięcia floty radzieckiej, należy krótko naświetlić historię jej rozwoju. W dorewolucyjnej Rosji budownictwo okrętowe należało do najbardziej zacofanych dziedzin przemysłu. Istniejące w Nikołajewie, Piotrogradzie, Rydze i innych miastach stocznie ograniczały swoją produkcję do konstruowania małych statków pasażerskich i to w bardzo niepokaźnej ilości. W 1913 r flota handlowa Rosji stanowiła tylko 2,1% floty światowej. Nowe jednostki, którymi wzbogaciła się flota rosyjska, były raczej zakupywane, aniżeli budowane we własnych stoczniach.

Rewolucja październikowa była okresem przełomowym w historii rozwoju budownictwa morskiego. „Pięciolatki" (planowa gospodarka na okres pięcioletni) przekształciły zacofaną dziedzinę przemysłu w nowoczesną, potężną i wszechstronnie rozwiniętą.

Już w okresie 2-giej pięciolatki (t. j. w latach 30-tych bieżącego stulecia) były zakończone prace, związane z rekonstrukcją stoczni morskich i rzecznych.

W tym okresie oddane zostały do eksploatacji nowe fabryki, pracujące wyłącznie dla przemysłu morskiego.

Marynarze radzieccy oddali nieocenione usługi w dziedzinie uruchomienia północnej linii żeglugowej, łączącej ocean Atlantycki z oceanem Spokojnym, przez morze basenu północnego. Jest to najkrótsza droga, łącząca europejską część ZSRR z Dalekim Wschodem. Idea przepłynięcia w trakcie jednej nawigacji wzdłuż wybrzeża północnego Azji zaprzątała umysły badaczy i naukowców w przeciągu lat 400. Ale zrealizowana została dopiero przez ZSRR. W ciągu ostatnich 10 lat na wspomnianej linii żeglugowej zostały zbudowane 4 zmechanizowane porty. Cztery potężne łamacze lodów, zbudowane we własnych stoczniach — obsługują tę linię. Do takich portów należy Archangielsk, przez który do r. 1913 przecho-



Kanał Moskwa — Wołga ożywiają nowoczesne statki pasażerskie.

SIB. Photoservice — Moskwa

dziły towary stanowiące zaledwie 2% ogólnego obrotu towerowego Rosji.

Wspaniały rozwój zahamowała 2-ga wojna światowa. Z dymem pożarów znikają stocznie, wylatują w powietrze urządzenia portowe. Częściowo zatopiono flotę, by nie mógł skorzystać z niej wróg.

Po odniesionym zwycięstwie opracowano pięcioletni plan odbudowy i rekonstrukcji gospodarki narodowej, odkrywający nowe horyzonty dla rozwoju transportu morskiego. Przeładunkowa zdolność w porównaniu z przedwojenną — wzrośnie przeszło dwukrotnie.

Już pierwszy rok po wojnie przynosi pomyślne rezultaty. Marynarka handlowa godnie wywiązuje się z przyjętych zobowiązań. Plan przewozów zostaje wykonany z nadwyżką 22%, w porównaniu z przedwojennym. Częściowo odbudowano stocznie i porty na północo-zachodzie i południu. Jeszcze większe zadanie ma flota handlowa w roku bieżącym. Plan przewozów został powiększony o 7% w porównaniu z rokiem 1946. Mechanizacja urządzeń portowych ma być lepsza od przedwojennej.

Przykładem będzie port w Rydze, który uległ prawie zupełnemu zniszczeniu, a który już wkrótce stanie się najbardziej zmechanizowanym portem w Europie.

W Leningradzkim porcie, który w czasie blokady został nieomal doszczętnie zniszczony — przeładunek towarów w porównaniu z rokiem ubiegłym wzrośnie o 1½ razy. Zakończono prace nad budową dworca morskiego, który jest jednym z największych i najpiękniejszych w Europie. Wre także praca i w pozostałych portach. Setki statków pod różnymi banderami zawija do portu: Kalingradu, Lubawy, Władywostoku, Odessy. Noworosyjski port był do wojny drugim z kolei po Odessie portem na morzu Czarnym. Niemcy zrównali go z ziemią, ale już w tym roku dziesiątki statków przybiło do jego brzegu. Buduje się dworzec kolejowo-morski, który umożliwi pasażerowi przejście z pociągu na okręt przy minimalnej stracie czasu.

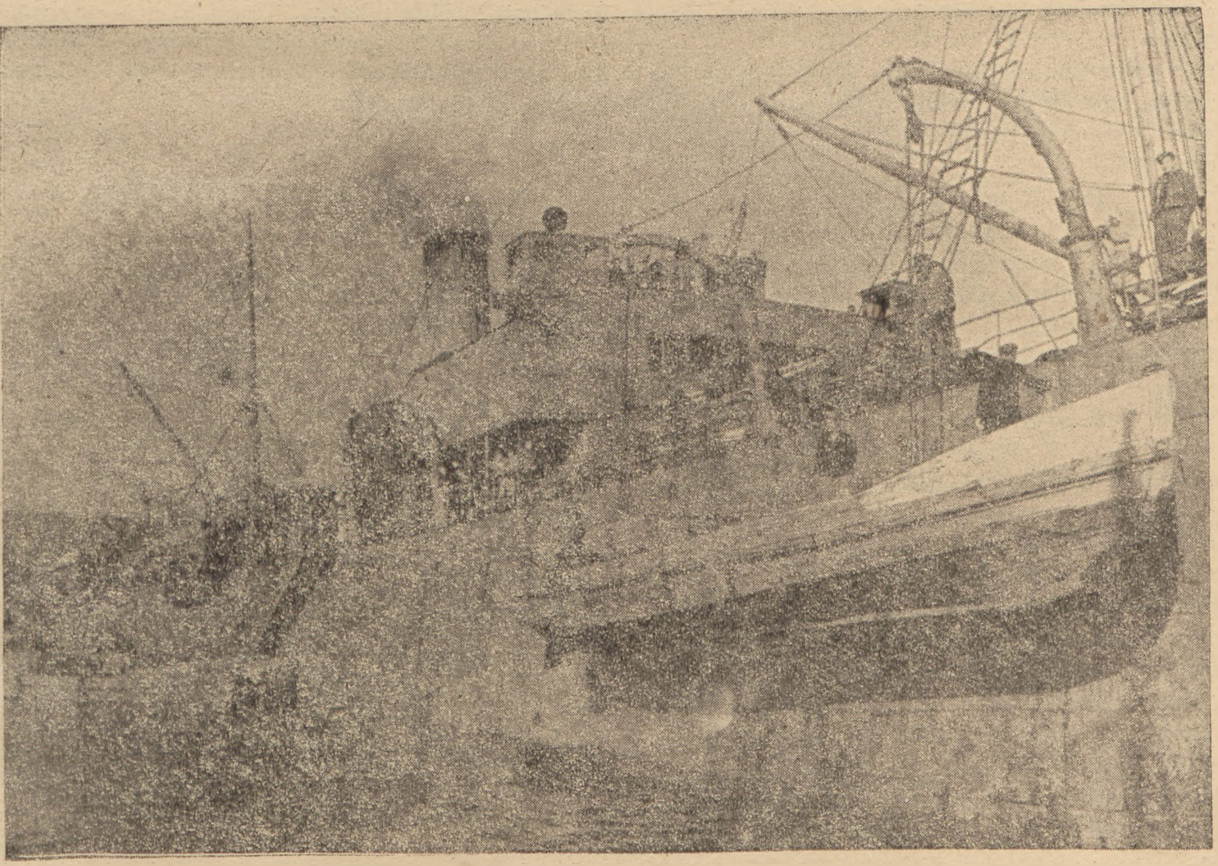
Rozrasta się port w Mariupolu, gdzie kontynuowane są prace nad odbudową stoczni. Portowymi miastami staną się ulubione uzdrowiska wybrzeży morza Czarnego, do których należą: Soczi, Adlers, Macesta, Chosta, gdzie przystąpiono do budowy dworców morskich.

Tyle o portach morskich.

Nie mniejszą troską otoczona jest żegluga rzeczna. W ZSRR żegluga ta podlega w odróżnieniu od morskiej — Ministerstwu Żeglugi Rzecznej. Podział ten, ze względu na kolosalny zasięg pracy na terytorium, stanowiącym 1/6 część świata, jest zupenie zrozumiały.

Porty rzeczne, przystanie i nieobjęte magistrale szlaków wodnych zostały zdewastowane przez najeźdźcę hitlerowskiego w tym samym stopniu, co morskie.

Naród radziecki, zdając sobie sprawę z ich wagi w życiu gospodarczym kraju, odbudowuje je z zapałem i energią, jak porty morskie. Już dziś po wewnętrznych magistralach wodnych kursują liczne karawany statków z naftą, chlebem, solą, węglem, materiałami budowlanymi innymi ładunkami. O rezultatach rozwinięcia jej działalności informował prasę Minister Floty Rzecznej ZSRR Szaszkow. Przytoczone



Na Dalekim Wschodzie pracuje dla przemysłu rybnego statek-fabryka przetwarzający złowione ryby na konserwy rybne. SIB. Photoservice.

dane pozwolą krótko scharakteryzować powojenne osiągnięcia.

W roku bieżącym flota rzeczna ZSRR ma przewieźć o 25% towaru więcej, niż w roku ubiegłym, a w roku 1950, t. j. w ostatnim roku planu pięcioletniego (1945—1950), przewóz towarów będzie wynosił 91,5 mil. ton. Przewóz pasażerów dojdzie do 73 mil. osób.

Aby podołać zadaniu liczba statków będzie odpowiednio zwiększona. Już w roku bieżącym stan liczebny flotylli rzecznej znacznie wzrósł. Przykładem może służyć basen Wołgi, który otrzymał ponad 200 **motorowych barek,** które pozwalają na szybkie przewożenie towarów.

W roku bieżącym została znacznie rozszerzona sieć linii dla przewozu towarów masowych. Motorowe barki, mogące rozwinąć znaczną szybkość, będą kursowały na liniach: Astrachań — Gorkij, Mołotow — Astrachań, Moskwa — Gorkij.

Linia, łącząca stolicę ZSRR — Moskwę z potężnym centrum przemysłowym — Gorkij, będzie obsługiwana przez 16 takich barek.

Prace, związane z przeładowaniem towarów, tak w portach rzecznych, jak i na przystaniach zmechanizowano. W zeszłym roku w portach i na przystaniach było ogółem 139 kranów, w roku bieżącym liczba ta wzrosła do 235. W basenie Wołgi oddano do eksploatacji 30 nadbrzeżnych pływających kranów.

Nie mniejszą troską otoczone są linie żeglugi pasażerskiej. Na kanale Moskwa — Wołga w roku bieżącym były czynne 43 linie pasażerskie, ogólnej długości 3.300 km., czyli o 500 km. więcej niż w roku ubiegłym.

Warto przypomnieć, że w tym roku upłynęło 10 lat od daty budowy tego kanału który jest ulubionym miejscem wypoczynkowym ludności, pracującej w stolicy ZSRR.

Linię Moskwa — Gorkij przekształcono na ekspresową skracając w ten sposób rejs o całą dobę. Statek „Michał Kalinin" kursuje codziennie na linii Moskwa — Moskiewskie Morze, (które jest gigantycznym basenem wód kanału).

Imponująco wzrastają cyfry przewozu pasażerów w rejonie większych centrów przemysłowych, jakimi są: Kijów, Leningrad i inne.

Rok 1947 stał się rokiem wykonania programu kapitalnego budownictwa. Zbudowano i zrekonstruowano wiele portów rzecznych i stoczni. Powstały nowe trasy. Wzniesiono 100 tys. m² nowych budynków komunalnych i dla celów kulturalnych.

Ministerstwo Żeglugi Rzecznej ma do dyspozycji własne stocznie, które produkują i oddają do użytku żeglugi coraz więcej statków i barek.

Oprócz wielkich rzek, na których żegluga odbywa się regularnie i planowo, ZSRR ma dziesiątki tysięcy małych rzek. Jedna Federacja Rosyjska (RSFSR), zgodnie z przewidzianym planem, musi uruchomić żeglugę na trasie 2,5 tys. km. małych rzek.

Małe rzeki są objęte kompleksami. Energię wodną wykorzystuje się dla tworzenia nowych hydrowęzłów i elektrowni. Przykładem takiego budownictwa mogą służyć prace na rzece Cnę, przepływającej Tambowskie i Riazańskie województwo. Aby dostosować rzekę Cnę do nawigacji i transportu artykułów żywnościowych, drzewa, torfu i materiałów budowlanych, — organizacje społeczne wymienionych województw oraz Ministerstwo już od kilku lat budują szluzy i przegrody. Budownictwo, przez liczny udział chłopów i pracowników w ZSRR — ma charakter społeczny. Wykorzystanie hydrowęzłów pozwoli połączyć rzeki Cnę z Oką, a wprzyszłości przewiduje się połączenie ich z najważniejszą magistralą wodną — Wołgą.

W końcu bieżącej pięciolatki (1950 r.) ma być oddane do eksploatacji 12 tys. km. nowych szlaków wodnych. Aby podołać tym obowiązkom, Ministerstwa Żeglugi Morskiej i Rzecznej przygotowują w swoich uczelniach tysiące ludzi, którzy mają stanąć w służbie dla morza. Wystarczy przytoczyć dane o ilości uczelni Ministerstwa Żeglugi Rzecznej, by zdać sobie sprawę ze skali pracy na odcinku szkoleniowym. Ministerstwu temu podlegają: 2 uczelnie wyższe, ponad 20 szkół i technikumów, około 90 szkół zawodowych i rzemieślniczych, nie licząc różnego rodzaju kursów. Ogółem Ministerstwu przybywa rocznie 60 tys. nowych specjalistów niższych kwalifikacyj i 2 tys. inżynierów i techników. Dla praktyki szkoleniowej wydziela się 33 statki.

Pracownicy obu ministerstw, zdając sobie sprawę z doniosłości chwili oraz chcąc godnie uczcić 30-lecie władzy Radzieckiej w ZSRR, obiecali plany tegorocznej nawigacji wykonać do dnia 7 listopada br., w którym to dniu cały radziecki naród obchodzi 30-lecie Rewolucji Październikowej.

Jak wynika z informacji, otrzymywanych z ZSRR— plan został przekroczony i w wielu wypadkach wykonany przedterminowo.

Inż. R. G.



Wybrzeża Newy pod Leningradem już spowija śnieżny całun.

SIB. Photoservice

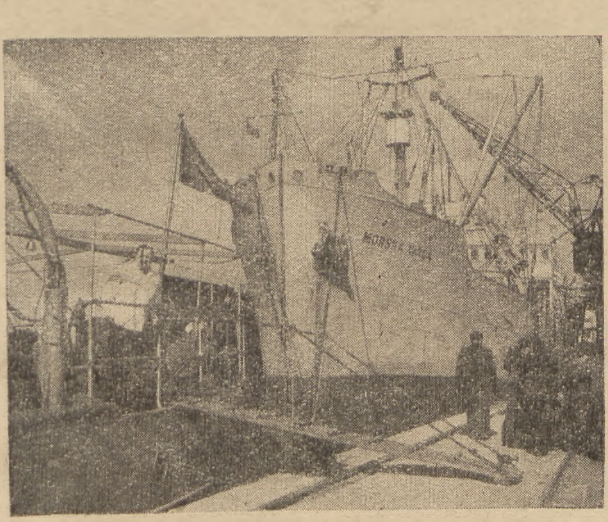
Prace i plany Głównego Urzędu Morskiego

Jednym z czołowych zagadnień, jakie stanęły przed Polską, była sprawa uruchomienia portów, przez które z jednej strony miały nadejść do kraju towary w ramach pomocy UNRRA, z drugiej zaś miały wyjść nasze własne towary eksportowe, a przede wszystkim węgiel, stanowiący źródło dewiz dla odbudowującej się gospodarki narodowej. Dlatego też jedną z pierwszych instytucyj na Wybrzeżu, powołanych do życia, był Główny Urząd Morski — właściwy gospodarz portów.

Zgodnie z założeniami polityczno-gospodarczymi porty znalazły się w bezpośredniej administracji państwowej, jako jedna z najważniejszych komórek polskiego życia gospodarczego. Zastaliśmy je w stanie kompletnej ruiny. Wejścia do portu były zatarasowane wrakami statków, które zatopili ustępujący Niemcy, urządzenia portowe nie nadawały się do użytku. Trzeba było rozpoczynać pracę od nowa. To też za wielki sukces należy uznać uruchomienie obu portów już w lipcu 1945 roku, kiedy to weszły do nich pierwsze statki po nasz węgiel.

Obok trudności natury technicznej istniała niewspółmiernie wielka grupa trudności natury czysto ekonomicznej. Łatwiej jest bowiem odbudować zniszczone urządzenia przeładunkowe, czy magazyny, trudniej natomiast jest uruchomić na zniszczonych terenach zupełnie nowe życie gospodarcze.

Główny Urząd Morski, jako zarządca i eksploatator portów, musiał przyjąć na siebie odpowiedzialność za ich należyte funkcjonowanie. Obok prac czysto technicznych, dokonywanych za pośrednictwem przedsiębiorstw państwowych, spółdzielczych i prywatnych, musiał poświęcić znaczną uwagę handlowej stronie pracy portów. Należało ustalić nowe formy eksploatacyjne, trzymać rękę na pulsie działalności najmniejszych nawet przedsiębiorstw, funkcjonujących na terenach podległych Głównemu Urzędowi Morskiemu.



Gdynia to raj dla statków, łaknących węgla bunkrowego i eksportowego.

Foto J. Bułhak i Syn.

Należało również poświęcić się sprawom ściśle administracyjnym, jak ustalenie granic portów, zlikwidowanie mienia poniemieckiego i opuszczonego, ustalenie stosunków prawnych. Ponadto do zakresu prac Głównego Urzędu Morskiego należą sprawy nawigacyjne, oczyszczenie i utrzymywanie torów wodnych i znaków nawigacyjnych oraz sprawy marynarskie i żeglugi, a więc nadawanie i weryfikacja stopni oficerskich w marynarce handlowej, rejestracja i angażowanie marynarzy, wydawanie książeczek żeglarskich, dokonywanie pomiarów statków i kontrola ich zdolności nawigacyjnych.

Wreszcie w zakres prac wchodziła „walka z morzem“, polegająca na utrzymywaniu i umocnianiu brzegów morskich na odcinku od wschodniej granicy państwa do Łeby włącznie. Wybrzeże, położone dalej na zachód, podlega Urzędowi Morskiemu w Szczecinie.

Wszystkie te prace musiały być prowadzone równolegle przy niemal kompletnym braku fachowców i trudnościach w uzyskiwaniu nowego narybku.

Jeśli przyjrzymy się pracy naszych portów od powrotu wybrzeża w polskie władanie do chwili obecnej, możemy wydzielić dwa zasadnicze okresy: pierwszy — do końca r. 1946, drugi — od 1.I 1947 r. Okresy te mają wyraźnie odróżniające je pomiędzy sobą cechy. Okres pierwszy stał pod znakiem importu UNRRA i gwałtownego eksportu przede wszystkim węgla, który był szczególnie w pierwszych miesiącach jedynym naszym towarem eksportowym, mogącym przynosić Polsce dewizy. Porty w tym samym okresie czasu krystalizowały swoje oblicze eksploatacyjne i przygotowywały się do wzięcia normalnego udziału w dalszym rozwoju życia gospodarczego naszego Państwa. Okres drugi rozpoczyna się z początkiem roku bieżącego. Jest to okres, w którym kończy się pomoc UNRRA, a wymiana zagraniczna Polski wchodzi na drogi swego normalnego rozwoju.

Przyjrzyjmy się teraz wynikom pracy pierwszego okresu.

	Razem	Gdańsk	Gdynia
Urządzeń przeładunkowych	60	30	30
w tym specj. urządzeń			
dla węgla	5	3	2
dla rudy	5	3	2
dźwigów dla przeład. towar. mas.	25	16	9
dźwigów drobnicowych	23	6	17
elewatorów pływaj.	1	1	—
dźwigów specjalnych	1	1	—

Powierzchnia magazynowa: razem 178.767 m2, Gdańsk 44.188 m2, Gdynia 134.579 m2.

Ruch statków na wejściu w tys. NRT wyniósł:

	Razem	Gdańsk	Gdynia
1945	747	301	436
1946	4.770	2.432	2.338

Obroty towarowe w tys. t.:

	Razem	Gdańsk	Gdynia
r. 1945	918	354	564
w tym:			
przywóz	377	135	242
wywóz	541	219	322
r. 1946	7.737	3.993	3.734
w tym:			
przywóz	2.791	1.364	1.427
wywóz	4.946	2.629	2.317

Udział towarów UNRRowskich w przywozie wyniósł w r. 1945 — 52,9%, w r. 1946 — 52%. Udział węgla w wywozie: r. 1945 — 86,6%, r. 1946 — 79,2%.

W ciągu pierwszych pięciu miesięcy 1947 r. obroty wyniosły w tys. ton:

	Razem	Gdańsk	Gdynia
przywóz	668	329	339
wywóz	1.495	682	813
ogółem	2.163	1.011	1.152

O ile obrót pierwszych trzech miesięcy r. 1947 był bardzo mały, o tyle miesiąc maj przyniósł rekordowy powojenny przeładunek 1.032 tys. ton (przywóz 339 tys. ton — wywóz 693 tys. ton). Ten wielki wysiłek kryje w sobie niebezpieczeństwo zniszczenia urządzeń przeładunkowych, które są przepracowane. Świadczą o tym najlepiej poniższe cyfry: przeładunek roczny na 1 urządzenie przeładunkowe wynosi zagranicą ok. 25 tys. ton, natomiast w Polsce przeszło 140 tys. ton. Również jeżeli porównamy dane powierzchni magazynowej przedwojennej i obecnej, przekonamy się, że przed wojną na 1.400 tys. ton towarów magazynowych przypadało 500.000 m2, a dzisiaj na 1000 tys. ton posiadamy jedynie 150 tys. m2, czyli obciążenie magazynów wzrosło blisko dwukrotnie.

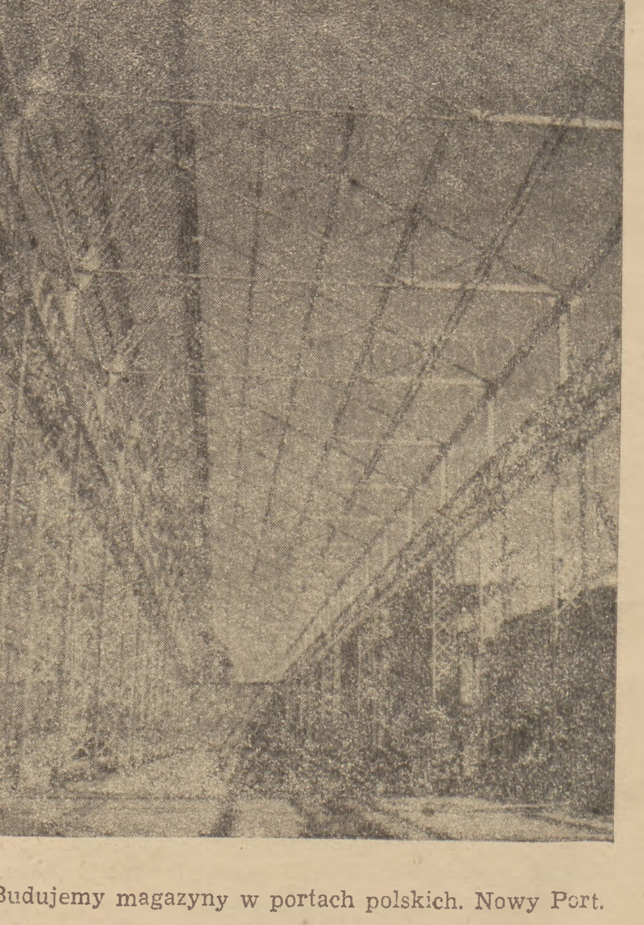
Powyższe cyfry zamykają jeden okres rozwoju naszych portów. Obecnie wchodzą one w drugą fazę. Jedną z najważniejszych spraw jest tranzyt. Celem pozyskania go uruchomione są w portach obecnie strefy wolnocłowe, stanowiące poważne atrakcje dla interesantów zagranicznych. Obok stref wolnocłowych wysunęła się na czoło kwestia adbitrażu bawełnianego, przy pomocy którego Gdynia konkurowała skutecznie przed wojną ze starym i posiadającym tradycję w tej dziedzinie portem, a mianowicie z Bremą. Trzecią sprawą, bodaj że decydującą o konkurencyjności portów, jest zagadnienie ruchu dewizowego, powodującego ich niewspółmierną drożyznę. W dalszym ciągu dla usprawnienia pracy w portach wchodzić będzie w grę uruchomienie zagranicznych placówek, mających za zadanie akwizycję towarów dla naszych portów, utworzenie sprężystej organizacji handlowej portów, mogących zapewnić im należyte miejsce wśród portów światowych, od czego zależyć będzie utrzymanie dobrego imienia portów polskich w międzynarodowym schippingu, jakie szczególnie Gdynia posiadała przed wojną.

Całość zagadnień umożliwi portom wykonanie Trzyletniego Narodowego Planu Gospodarczego, co związane jest również z rozwojem technicznym urządzeń portowych. Tak, jak w r. 1946 należy dokonać wszystkiego, co pozwoli nam na utrzymanie jego wytycznych. Zgodnie z nimi porty w Gdańsku i Gdyni łącznie przeładować powinny:

1947	10,7 mil. ton	126% r. 1946
1948	15,9 „ „	148% r. 1947
1949	19,0 „ „	119% r. 1948

Przeładunek tej ilości towarów uzależniony jest zarówno od rozbudowy technicznej portów, polegającej na powiększeniu ilości i wydajności urządzeń portowych, jak również na należytym zorganizowaniu aparatury handlowej portu, pozwalającej im stać w służbie gospodarstwa narodowego i utrzymać się na wielkim szlaku morskim.

Mgr. J. K. Paszkowicz.



Budujemy magazyny w portach polskich. Nowy Port.

Foto J. Bułhak i Syn.

JĘZYK MORSKI

Żeglarstwo — to dziedzina, z którą zetknęło się nasze pokolenie, uprawiając jachting na wodach śródlądowych, jeziorach, na otwartym morzu i zatokach. Morski język żeglarski przyjął się naogół bez trudu i dąży do jednolitości. Żeglarze mówią dziwnym językiem, przypominającym „volap k", ale dla wtajemniczonych w arkany jachtingu zrozumiałym.

Byłoby rzeczą nieuzasadnioną życiowo, gdybyśmy język żeglarski chcieli oczyścić z naleciałości. Polski Związek Żeglarski przyjął ten język, a wysiłki idą w kierunku unifikacji komend i jednolitości nazw. Tworzenie neologizmów, obcych duchowi języka polskiego (z uwagi na słowa składane), wytworzyłoby żargon żeglarski, nie lepszy od obecnego języka, praktykowanego przez żeglarzy na całym świecie.

Sport żeglarski uprawiamy na j a c h t a c h, rozumiejąc pod tym mianem jednostki pływające, służące celom sportowym, a nie zarobkowym lub zawodowym.

Jakkolwiek potocznie nazywamy jachtem każdą jednostkę, uczynimy słuszniej, ograniczając pojęcie j a c h t do żaglówek, wyposażonych w k a b i n y. Natomiast żaglówki bez nadbudowy nazywajmy j o l a m i. J o l k a — to mała żaglówka (od 5 m. kw. poczynając). J o l a — to większa żaglówka. Natomiast j o l jest jednostką morską, jachtem morskim.

J o l k a — to statek typu k e t. Posiada jeden żagiel g r o t. Maszt ustawiony bliżej dzioba może mieć ożaglowanie g a f l o w e, b e r m u n d z k i e (M a r c o n i).

Jednomasztowcem, mającym dwa żagle, jest s l u p. Prócz żagla w i e l k i e g o (grota), posiada on przedni żagiel f o k. Na małym wietrze możemy spotkać slup, uzbrojony w dodatkowe żagle: l a t a c z — żagiel na przodzie za fokiem i t o p s e l, żagiel pomocniczy n a d gaflem.

K u t e r jest jachtem morskim. Nosi te same żagle, co wymieniony poprzednio: latacz, grot, fok, topsel. Ponieważ kuter posiada b u g s z p r y t, czyli m a s z t p o z i o m y, na dziobie, nosi trzy żagle przednie: fok, k l i w e r i latacz. Kliwer — to żagiel idący od bugszprytu do wierzchołka k o l u m n y masztu głównego, który składa się z dwóch części: kolumny i s t e n g.

K e c z jest d w u m a s z t o w c e m. Przedni maszt — to maszt główny. Tylny — to b e z a n-m a s z t, ustawiony bliżej rufy, ale p r z e d sternikiem. Maszt przedni nosi wielki żagiel (grot), maszt tylny nosi b e z a n. Oba maszty mogą nosić t o p s l e, o ile mają ożaglowanie gaflowe.

J o l ma duże pokrewieństwo z keczem. Posiada dwa maszty, jak kecz, ale b e z a n-m a s z t umieszczony jest p o z a plecami sternika, prawie na rufie statku.

Pod pojęciem s z k u n e r rozumiemy typ skośnożaglowca, mającego dwa lub więcej masztów (szkuner dwu-trzy-czteromasztowy). Maszt na przedzie zwie się f o k-m a s z t e m.

Szkunery posiadają przeważnie ożaglowanie gaflowe.

Wszystkie żaglowce, o których mówiliśmy poprzednio, nosiły żagle s u c h e. Z ożaglowaniem r e j o w y m spotykamy się dopiero na f r e g a c i e. Jest to trzymasztowiec, mający ożaglowanie u r e j o n e. Fregata posiada bugszpryt dla przednich żagli. Maszt tylny ma poniżej żagli rejowych, gaflowy bezan.

B r y g — to dwumasztowa fregata. Nie odbiega w typie ożaglowania od niej. Ma dwa maszty, oba urejone.

Żaglowiec, mający kombinacje żagli suchych i rejowych, to b r y g a n t y n a. Na przednim maszcie ma brygantyna żagle rejowe, na tylnym — suche, gaflowe. Jest ona dwumasztowcem.

B a r k, to trzymasztowiec o mieszanym typie żagli. Dwa maszty przednie noszą ożaglowanie rejowe. Maszt tylny, przy rufie, posiada ożaglowanie gaflowe.

S. Z. Z.

(D. c. n.)



Karmiła nas UNRRA



Wyładunek samochodów w porcie gdyńskim.
Foto J. Bułhak i Syn.

Nie wszyscy wiedzą, że jest to skrót Uniteds Nations Relief and Rehabilitation Administration, co oznacza Administrację Pomocy Odbudowy Narodom Zjednoczonym. Organizacja ta powstała tuż po wojnie, 60% udziałów posiadali Amerykanie, resztę inne narody, wchodzące w skład UNO, czyli ONZ po naszemu. Pierwszym, palącym jej zadaniem było niesienie pomocy głodnym i zniszczonym narodom Europy. Rolę tę UNRRA, z pewnymi zastrzeżeniami, spełniła.

Co otrzymaliśmy z „darów" UNRRA? Z darów oczywiście w cudzysłowie, musimy za to płacić. Po wojnie znaleźliśmy się w przykrej sytuacji głodnego Tantala: migają mu przed nosem smakołyki, których tenże nie jest w stanie dosięgnąć. Tak samo my. Zaofiarowano nam pomoc, a tymczasem porty nasze, leżące w gruzach, nie były przygotowane na odbiór darów. Nagwałt zaczęliśmy improwizować przeładunek w Gdyni w Gdańsku, tak, że już w roku 1945 mogliśmy przyjąć w zespole portowym delty Wisły ładunki wszelakich konserw, śmiejących się do nas mozaiką nalepek. W ramach tych dostaw otrzymaliśmy z odległego Chile 7.484 ton fosforytów, co nie pobudziło wprawdzie naszego apetytu, ale już Szwedzi popisali się lepiej, dostarczając nam pod swą flagą artykuły spożywcze, cytryny (skąd oni do tego?), mleko skondensowane, tłuszcz roślinny, margarynę i środki lecznicze, o łącznej wadze 4.196 ton. Skromnie uwieczniły się u nas takie państwa, jak Egipt z 982-ma tonami bawełny, Brazylia z fasolą, kawą i czekoladą (kto ją widział?) i z innymi specjałami o wadze 7.042 ton, oraz Indie, ojczyzna Gandhiego, obdarzyła nas orzechami ziemnymi i jutą w ilości 11.463 ton. Nie sposób byłoby wyliczać wszystkie dobrodziejstwa, przywiezione nam przez głównych dostawców, to jest USA, Anglię i Kanadę. Dosłownie wszystko, poczynając od mleka, poprzez nici i rury, aż do traktorów włącznie. Ogółem dostarczyli nam Yankesi w r. 1945 — 89.085 ton, Anglicy — 47.742 i Kanadyjczycy — 18.590 ton. Łącznie więc otrzymaliśmy od UNRRA-y w 1945 roku 184.959 ton, z czego na artykuły nadające się do spożycia, przypadło 52.130 ton.

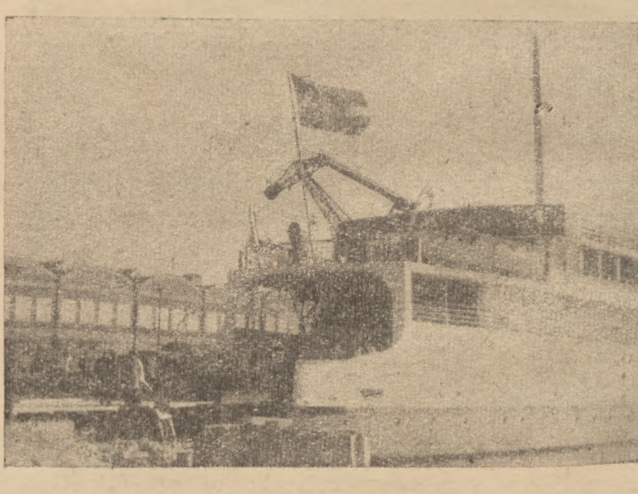
Zważywszy nasze apetyty były to ilości skromne, niewystarczające, potrzebowaliśmy znacznie więcej. Ale ten przeładunek! Więc w grudniu 1945 r. powstaje Nadzwyczajna Komisja Rządowa dla Usprawnienia Przeładunku Portowego. Rezultaty... ale to już w następnym roku, w 1946. W roku tym do poprzednich bander doszły jeszcze norweska, belgijska, francuska, islandzka, argentyńska, filipińska i marokańska. Nawet taka zamrożona Grenlandia, Nowa Funlandia, Tunis i Wyspy Mariańskie (sic!) śpieszyły nam z pomocą, dostarczając, nie zawsze niestety, rzeczy jadalne. Nie będziemy roznamiętniać naszych żądz kulinarnych powtórnym wyliczeniem tych smakołyków, które spadły na nas z wody, jak z nieba. Powiemy tylko, że ogółem w ubiegłym roku otrzymaliśmy z dostaw „cioci" UNRRA-y 1.535.828 ton, co stanowiło więcej, niż połowę całego naszego importu drogą morską. W tym 891.830 ton artykułów jadalnych, szesnaście razy więcej niż w 1945 roku. Był to jednak rok triumfu UNRRA i jej łabędzi śpiew.

Rok bieżący, to jej zmierzch, koniec panowania. Otrzymaliśmy w nim 274.350 ton, w czym 50.000 ton artykułów kwalifikujących się dla smakoszów. W czerwcu br. UNRRA została ostatecznie, po wielu przedłużeniach działalności, rozwiązana. Istniejąca ostatnia jej komórka na wybrzeżu ma za zadanie przyjmowanie spóźnionych transportów. Ucięło się. Skończyła się wizja piramid puszek, skończyła się czekolada (ale mamy już własną).

Bez takiej pomocy, jaką nam proponował Marschall w zamian za naszą suwerenność obejdziemy się.

Pozdrowienia dla UNRRA!!!

Zygmunt Zonik



Prom między Polską a Szwecją „połknie" za chwilę cały pociąg.
Foto J. Uklejewski, Gdynia.

KONSULATY w ROLI URZĘDÓW MORSKICH

W stosunku do marynarki polskiej handlowej i wojennej czynności konsulów obejmują następujące sprawy:

ŚWIADECTWO O BANDERZE

Konsulowie uprawnieni są w myśl ustawy z dnia 28 maja 1920 r. o polskich statkach handlowych morskich (Dz. U. Nr 47, poz. 285) do wydawania dla statków handlowych morskich, nabytych za granicą przez Państwo, obywateli polskich i osoby prawne, mające siedzibę na obszarze Rzeczypospolitej, świadectwa o banderze, które jest tymczasowym zaświadczeniem, upoważniającym statek do podnoszenia bandery polskiej i zastępuje czasowo dokument stały, jakim jest **certyfikat okrętowy** (art. 15 p. 1).

Przy wydawaniu świadectwa o banderze winien konsul stwierdzić na podstawie przedłożonych mu dokumentów, tytuł prawny nabycia statku, obywatelstwo polskie nabywcy, a przy osobach prawnych obowiązkiem konsula jest ustalić, czy odpowiadają one warunkom, podanym w art. 1 powołanej ustawy z dnia 28 maja 1920 r. *).

Przepisy o banderze polskiej mają również zastosowanie do statków, nabytych przez spółki dla żeglugi transoceanicznej, zwolnione przez Ministra Żeglugi od niektórych warunków, wymaganych przez wspomnianą wyżej ustawę.

Obywatelstwo polskie właściciela statku może zastąpić zaświadczenie Ministra Żeglugi, wydane w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Zagranicznych, że odnośny nabywca jest Polakiem.

Gdyby powstały wątpliwości, czy statek zakupiony zagranicą, ma warunki do uznania go za statek polski, a także, gdy dany statek jest obciążony wierzytelnościami na rzecz cudzoziemców — konsul powinien przed wydaniem świadectwa o banderze przedłożyć sprawę do orzeczenia Ministerstwu Żeglugi — Departamentowi Morskiemu.

Ważność świadectwa o banderze winna się rozciągać tylko na czas potrzebny do odbycia podróży statkiem z portu zagranicznego do portu polskiego i to na czas nie dłuższy niż jeden rok. Gdyby z przyczyn usprawiedliwionych podróż ta nie mogła się odbyć w ciągu jednego roku, wówczas konsul właściwy dla portu położonego na drodze statku do portu polskiego, może przedłużyć ważność zaświadczenia także po upływie jednego roku, ale jedynie na czas niezbędny do dojścia statku do portu polskiego.

---

*) Art. 1. Za polskie statki handlowe morskie uznaje się statki uprawiające żeglugę morską, w celu zarobkowania i stanowiące własność Państwa, obywateli polskich oraz osób prywatnych, które mają siedzibę na obszarze Rzeczypospolitej i w których:

a) wszystkie udziały lub akcje są imienne;

b) udział obcokrajowców w kapitale zakładowym nie przewyższa 40%;

c) do każdej z władz: kierowniczej, nadzorczej i kontrolującej — obcokrajowcy nie wchodzą w stosunku, przewyższającym ich udział w kapitale zakładowym, a w spółkach akcyjno-komandytowych nie są nadto osobiście odpowiedzialni;

d) główny kierownik (dyrektor zarządzający) jest obywatelem polskim.

Konsulowie obowiązani są o wydanych świadectwach o banderze, jak również o przedłużeniach ważności tychże bezwłocznie zawiadomić Ministerstwo Żeglugi — Departament Morski.

KONTROLA NAD PODNOSZENIEM POLSKIEJ BANDERY HANDLOWEJ

Konsulowie winni donosić Głównemu Urzędowi Morskiemu w Gdańsku:

1) o wszelkich przypadkach podnoszenia polskiej bandery handlowej przez statki morskie, które w myśl obowiązujących przepisów nie mają wogóle prawa do jej podnoszenia, lub też mając do tego prawo, czynią to bez poprzedniego uzyskania polskiego certyfikatu okrętowego lub świadectwa o banderze;

2) o wszelkich przypadkach używania polskiej bandery handlowej w sposób uchybiający czci należnej Rzeczypospolitej Polskiej.

W odniesieniu do praw, podlegających sądownictwu morskiemu, konsul obowiązany jest donosić Sądowi Okręgowemu w Gdyni:

1) o wszelkich przypadkach sprzedaży zagranicą polskiego statku handlowego;

2) o zatonięciu lub urzędowym uznaniu statku polskiego za niezdatny do naprawy — a to w celu wykreślenia odnośnego statku z rejestru polskich statków handlowych.

BEZPIECZEŃSTWO STATKÓW MORKICH

Do obowiązków konsula należy dozór nad bezpieczeństwem statku handlowego za granicą. Zagadnienie to reguluje Rozporządzenie Prezydenta R. P. z dn. 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U. Nr 80, poz. 632). Konsulowie są władzą inspekcyjną dla statków polskich, przebywających za granicą (art. 14). W wypadkach koniecznych konsul przeprowadza inspekcję przy pomocy ekspertów (art. 16) i wydaje certyfikat bezpieczeństwa. Inspekcję, obejmującą całokształt spraw bezpieczeństwa, konsul przeprowadza tylko na zlecenie Ministra Żeglugi.

Władza inspekcyjna może każdej chwili zatrzymać statek w porcie lub zabronić mu wyjścia, jeżeli poweźmie uzasadnione podejrzenia, że statek nie odpowiada warunkom bezpieczeństwa (art. 25).

Statek odpowiada warunkom bezpieczeństwa, jeżeli czyni zadość przepisom dotyczącym (art. 6):

1) korpusu i stałych urządzeń statku,

2) kotłów, maszyn napędowych, urządzenia mechanicznego i elektrycznego,

3) kotwic, łańcuchów i innego sprzętu oraz zapasowych części,

4) środków ratunkowych,

5) środków przeciwpożarowych,

6) największego dopuszczalnego zanurzenia statku. znaków zanurzenia i marek nadwodnej burty,

7) załadowania i balastowania statku,

8) niebezpiecznych ładunków,

9) pomieszczeń mieszkalnych, zdrowotności na statku,

10) kwalifikacji kapitana, oficerów i załogi,
11) obsady statków,
12) przyrządów nawigacyjnych i sygnałów,
13) radiotelegrafii,
14) zapobiegania zderzeniom,
15) specjalnych wymagań dla:
   a) statków pasażerskich,
   b) statków przewożących emigrantów,
16) innych spraw, związanych z bezpieczeństwem statku; np. opieka nad życiem ludzkim na morzu.

Jeśli statek warunkom tym nie odpowiada władza inspekcyna winna najdalej w ciągu 24 godzin przeprowadzić inspekcję statku.

Konsul powinien przeprowadzić inspekcję doryw-czą przy pomocy dwu ekspertów:

a) w razie, gdy załoga doniesie mu, że statek nie odpowiada warunkom bezpieczeństwa: doniesienie to winno być stwierdzone przez protokólarne przesłuchanie członków załogi (§ 5 niem. ordynacji o służbie marynarza);

b) gdy sam poweźmie uzasadnione podejrzenie, że statek nie odpowiada warunkom bezpieczeństwa; może to nastąpić także wówczas, gdy zagraniczne władze portowe zwrócą się do konsula z tego rodzaju doniesieniem.

Przed przeprowadzeniem inspekcji konsul powinien conajmniej na 24 godziny przed inspekcją wydać kapitanowi z a k a z wyjścia statku z portu, w którym się zatrzymał, z zagrożeniem kar, wymienionych w art. 43 i zażądać od kapitana wszelkich dokumentów i informacyj, odnoszących się do budowy i bezpieczeństwa statku.

Z przeprowadzonej inspekcji statku powinien być sporządzony protokół i podpisany przez konsula, ekspertów i protokólanta oraz przez kapitana i jego zastępcę i oficera maszynowego.

W zależności od wyników inspekcji konsul wydaje kapitanowi:

a) z a k a z użycia statku w pewien zamierzony sposób, np. jako statku pasażerskiego, pozwalając na użycie go jako statku towarowego, gdy stwierdzone braki nie czynią go zupełnie niezdolnym do żeglugi pasażerskiej;

b) z a k a z używania w jakikolwiek sposób statku, gdy stwierdzone braki czynią go zupełnie niezdatnym do żeglugi morskiej.

Wszystkie powyższe zakazy konsul wydaje na piśmie z podaniem motywów i doręcza kapitanowi statku do rąk własnych.

Gdy inspekcja ustaliła, że statek odpowiada warunkom bezpieczeństwa — konsul wystawia dokument bezpieczeństwa.

Koszty przeprowadzonej inspekcji obciążają kapitana statku, względnie przedsiębiorcę okrętowego (armatora).

Przepisy powyższe dotyczą również statków handlowych obcych, znajdujących się w portach i na wodach terytorialnych polskich, o ile traktaty międzypaństwowe nie regulują tych spraw inaczej (art. 53), zaś w odniesieniu do marynarki wojennej tylko do przepisów o używaniu sygnałów alarmowych oraz zapobiegania zderzeniom; ponadto w zakresie, jaki ustali Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z Ministrem Żeglugi (art. 52).

DOKUMENT BEZPIECZEŃSTWA

Po przeprowadzeniu inspekcji właściwa władza inspekcyjna wystawia dokument bezpieczeństwa. W dokumencie tym winny być podane, poza stwierdzeniem, że statek odpowiada warunkom bezpieczeństwa (art. 6), data dokonanej inspekcji i czas ważności dokumentu (art. 38).

Dokument bezpieczeństwa dla statku pasażerskiego, odbywającego podróż do — lub z portów zagranicznych, nosi nazwę c e r t y f i k a t u bezpieczeństwa. Dla wszelkich innych statków nosi nazwę ś w i a d e c t w a bezpieczeństwa. Dokument stwierdzający bezpieczeństwo pod względem urządzeń i obsługi radiotelegraficznej statku towarowego, który stosownie do przepisów o warunkach bezpieczeństwa statków w zakresie radiotelegrafii będzie wymagał zaopatrzenia w urządzenia radiokomunikacyjne (art. 11), nosi nazwę c e r t y f i k a t u bezpieczeństwa r a d i o t e l e g r a f i c z n e g o.

Dokument stwierdzając, że statek w myśl art. 13 został zwolniony od obowiązku wypełnienia niektórych warunków bezpieczeństwa, wymaganych przepisami, wymienionymi w art. 6, nosi nazwę c e r t y f i k a t u z w o l n i e n i a.

Dokumenty bezpieczeństwa, wydane dla statków polskich przez władze inspekcyjne państw obcych, będą uwzględniane na równi z dokumentami polskimi, o ile inspekcja statku była przeprowadzona za zgodą polskiej władzy inspekcyjnej (art. 40).

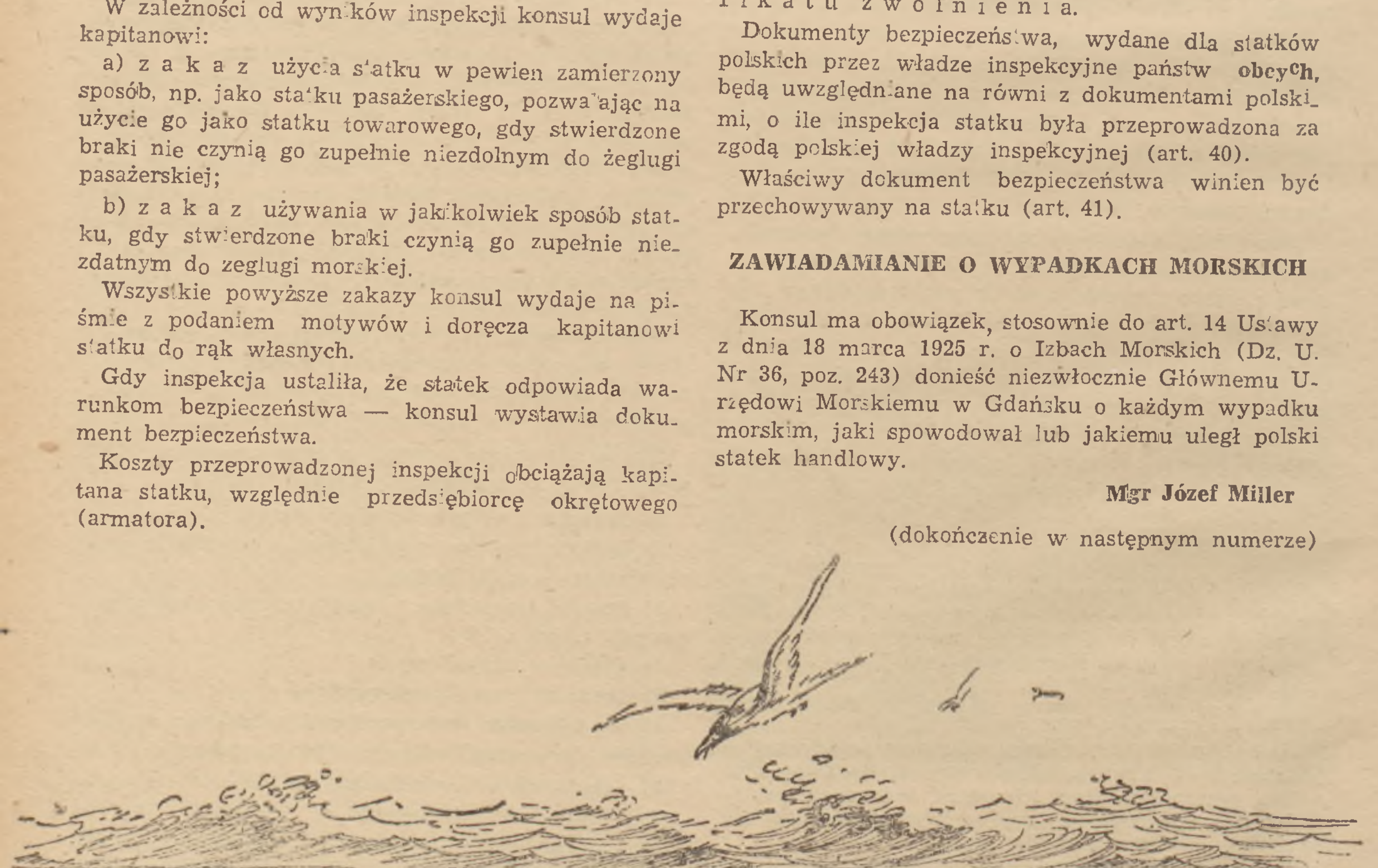
Właściwy dokument bezpieczeństwa winien być przechowywany na statku (art. 41).

ZAWIADAMIANIE O WYPADKACH MORSKICH

Konsul ma obowiązek, stosownie do art. 14 Ustawy z dnia 18 marca 1925 r. o Izbach Morskich (Dz. U. Nr 36, poz. 243) donieść niezwłocznie Głównemu Urzędowi Morskiemu w Gdańsku o każdym wypadku morskim, jaki spowodował lub jakiemu uległ polski statek handlowy.

Mgr Józef Miller

(dokończenie w następnym numerze)



KRONIKA WYBRZEŻA

PORTY POLSKIE PRZEŁADOWAŁY 10.000.000 TON WĘGLA!

Od chwili wznowienia ruchu po wojnie polskie porty morskie przeładowały ogółem 10 mil. ton węgla i koksu na eksport. Dziesięciomilionową tonę załadował w Gdyni w dniu 9 października o godz. 14-ej statek „Otto Schmidt".

POLSKIE LINIE ŻEGLUGOWE CZŁONKIEM KONFERENCJI POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKIEJ

Starania o przystąpienie polskich linii żeglugowych „Gdynia — Ameryka" do konferencji, regulującej ruch towarowy z Europy do krajów Ameryki Południowej, zostały zakończone pozytywnym rezultatem Konferencja zaliczała GAL do grupy linii północnych, reprezentowanych przez bandery: szwedzką, norweską, fińską i duńską z prawem zawijania do portów leżących w sferze interesów linii północnych. Uzyskane osiągnięcia uważać należy za poważny sukces, gdyż niektóre linie zachodnio-europejskie, które jeszcze przed wojną wszczęły starania o dopuszczenie ich do konferencji, musiały walczyć o to około 8 lat.

EKSPLOATACJA POLSKICH STATKÓW HANDLOWYCH

Z pośród posiadanych przez Polskę statków handlowych pełnomorskich znajdowały się w eksploatacji w ostatnim mies. 33 jednostki o łącznym tonażu 161.511 TDW. Poza tym eksploatowano jeden wynajęty statek zagraniczny. Pozostałe polskie statki znajdowały się na stoczniach w remoncie lub przebudowie. Należy podkreślić, że również weszły do eksploatacji 2 nowe statki pełnomorskie, a mianowicie nabyty w Ameryce turbinowiec „Kiliński" oraz przebudowany w Gdańsku tankowiec „Karpaty".

Statki polskie przewiozły w ostat. miesiącu ogółem 90.573 ton towarów oraz 14.281 worków poczty. Ilość przewiezionych pasażerów wynosiła 2.058.

WIĘCEJ DŹWIGÓW W PORCIE GDYNIA—GDAŃSK

W ciągu ostat. m-ca przybyły w Gdańsku 3, a w Gdyni 2 nowe dźwigi przeładunkowe. Zwiększyło to stan czynnych urządzeń przeładunkowych do 58 dzwigów i 5 taśmowców węglowych, 20 dalszych dźwigów znajduje się w odbudowie. Powierzchnia magazynów w porcie Gdynia — Gdańsk wynosi 203 tys. metrów kwadratowych.

TRANZYT CZECHOSŁOWACKI POD POLSKĄ BANDERĄ

Aktywizacja przewozów morskich pod banderą polską dla wymiary tranzytowej z Czechosłowacją rokuje pomyślne widoki. Polskie linie żeglugowe nawiązały przez swoje przedstawicielstwo w Pradze kontakt z importerami i eksporterami czeskimi, którzy pragną przesyłać stałe transporty wartościowej drobnicy, jak w eksporcie wyrobów żelaznych i tekstylnych, a w imporcie skór i garbników, bawełny i wełny, chemikalii i t. p. Ostatnio uzyskano np. transport z Południowej Ameryki większej partii skór, przeznaczonych dla Czechosłowacji.

DALSZE ZWIĘKSZENIE RUCHU W PORCIE GDYNIA — GDAŃSK

W miesiącu ostatnim weszło do portu Gdynia — Gdańsk 478 statków morskich o łącznej pojemności 489.109 NRT. (W sierpniu br. 444 statki o pojemn. 445.429 NRT).

Ogólne obroty towarowe obu portów nadal przekraczały poziom miliona ton miesięcznie, wynosząc teraz 1.126.166 ton. Na uwagę zasługuje wzrost importu o 13% w porównaniu z poprzednim miesiącem, spowodowany zwiększonym przywozem rudy. Eksport utrzymał się na mniej więcej tym samym poziomie, co i w sierpniu. Odpowiednie cyfry wynoszą: przywóz 356.736 ton, wywóz 769.430 ton. W ruchu pasażerskim przyjechało 3.482, a wyjechało 528 osób. Reprzentowanych było w porcie 14 bander, przy czym, po raz pierwszy po wojnie, zawitał do Gdańska statek pod banderą szwajcarską.

GDAŃSKIE HOLOWNIKI WRACAJĄ POD POLSKĄ BANDERĘ

Sojusznicza Rada Kontroli w Berlinie przyznała Polsce 7 holowników, wchodzących przed wojną w skład floty b. Wolnego Miasta Gdańska. Polska Misja Morska w Londynie dokonała przez swego delegata przejęcia pierwszego holownika „Erich" w porcie hamburskim. Jest to jednostka o pojemności 66 BRT i mocy 180 KM., zbudowana w roku 1920. Jako następny przejmowany jest holownik „Hertha", zbudowany w roku 1907, o mocy 225 KM. i pojemności 54 BRT. Pierwsza z wymienionych jednostek zostanie skierowana do Szczecina, a druga do Gdańska.

WZROST WYDAJNOŚCI PRACY ROBOTNIKÓW PORTOWYCH

Tegoroczne rekordowe obroty portów polskich, które od maja ustabilizowały się na poziomie wyższym niż milion ton miesięcznie, należy w znacznej mierze zawdzięczać zwiększonej wydajności pracy robotników portowych. Dzięki wprowadzeniu w życie szeregu zarządzeń, zmierzających do usprawnienia pracy, jak również na skutek zastosowania przy przeładunku specjalnych stawek akordowych, przeciętna wydajność pracy robotnika uległa znacznej poprawie, a w niektórych wypadkach dochodzi do 200% wydajności przedwojennej.

URUCHOMIENIE DALSZEGO DŹWIGU W PORCIE SZCZECIŃSKIM

W porcie Szczecińskim został ostatnio oddany do eksploatacji wyremontowany dźwig 5-tonowy. Zakończenie remontu dalszych 4-ch dźwigów przewiduje się w najbliższym czasie, co znacznie podniesie zdolność przeładunkową portu.



PRZEJMOWANIE PONIEMIECKICH STATKÓW MORSKICH ZAKOŃCZONE

W Szczecinie zostało całkowicie zakończone przekazywanie Polsce przez radzieckie władze morskie statków poniemieckich, tytułem podziału odszkodowań wojennych.

Polska otrzymała 19 następujących jednostek morskich:

1) s/s „Jagiełło", turbinowy parowiec pasażerski o pojemności 6.133 BRT;

2) s/s „Beniowski", parowiec pasażerski o pojemn. 1.912 BRT;

3) s/s „Waza", prom kolejowy o pojemn. 1.547 BRT;

4) s/s „Olsztyn", parowiec towarowy o pojemności 1.925 BRT;

5) s/s „Opole", parowiec towarowy o pojemności 1.923 BRT;

6) s/s „Kutno", parowiec towarowy o pojemności 2.181 BRT;

7) s/s „Kalisz", parowiec towarowy o pojemności 3.307 BRT;

8) s/s „Kołobrzeg", parowiec towarowy o pojemności 2.369 BRT;

9) m/s „Waryński", motorowiec towarowy o pojemności 4.450 BRT;

10) s/s „Pułaski", parowiec towarowy o pojemn. 6.856 BRT;

11) s/s „Kolno", parowiec towarowy o pojemn. 2.487 BRT;

12) m/s „Karpaty", tankowiec o pojemności 6.457 BRT;

13) s/s „Kościuszko", parowiec towarowy o pojemn. 7.763 BRT;

14) m/s „Grażyna", motorowiec pasażerski o pojemności 129 BRT;

15) s/s „Oliwa", kadłub statku w budowie;

16) holownik „Żubr" o mocy 1.100 KM.;

17) holownik „Bawół" o mocy 1.100 KM.;

18) holownik „Cyklop" o mocy 480 KM.;

19) Lichtuga żelazobetonowa.

Statki zostały przejęte przeważnie w dobrym stanie technicznym, tak, że niektóre z nich były odrazu gotowe do służby. Część statków odeszła na stocznie, celem przystosowania do nowych warunków pracy. Ministerstwo Żeglugi przydzieliło większość jednostek do eksploatacji w żegludze dalekomorskiej przedsiębiorstwu „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A.".

Pozostałe statki skierowano do obsługi żeglugi przybrzeżnej, zaś prom kolejowy przeznaczono dla Ministerstwa Komunikacji.

NOWA STOCZNIA RYBACKA

Zarząd toczni Rybackiej w Gdyni przejął ostatnio obszar byłej niemieckiej stoczni „Ernst Durmeister Schiffsworft K. G.", położonej na przedmieściu Warszów, po wschodniej stronie Świnoujścia i rzeki Świny, na lądzie stałym.

Przed wojną stocznia ta wyrabiała statki małotonażowe, motorówki i jachty, obecnie nastawiona będzie na produkcję i remont taboru rybołówczego.

BASEN GÓRNICZY W GDAŃSKU POGŁĘBIONY DO 9 METRÓW

Prace nad odbudowę portu w Gdyni — Gdańsku poczyniły znaczne postępy. Jednym z głównych osiągnięć jest pogłębienie Basenu Górniczego w Gdańsku do głębokości 9 m., dokonane przy pomocy pogłębiarki „Małż". Dzięki przeprowadzeniu tej pracy mogą obecnie zawijać do Gdańska po węgiel znacznie większe statki.

Zarówno w Gdańsku, jak i w Gdyni prowadzono dalszą odbudowę falochronów i nabrzeży. W Gdyni zakończono odbudowę ostrogi Helskiej, jak również odbudowano ostrogę Północną długości 80 m. Remontowano również szereg magazynów i budynków administracyjnych. Prace fundamentowe przy budynku chłodni Rybnej wykonano w 40 proc.

W dziale urządzeń przeładunkowych zakończono remont dźwigu mostowego w Basenie Górniczym w Gdańsku oraz prowadzono intensywne prace przy montażu 16 nowych dźwigów, które będą wkrótce uruchomione w obu portach.

ZAKAZ POŁOWÓW SIECIAMI SUROWYMI

Inspekcje w osiedlach rybackich i na wodzie ujawniły, że rybacy używają często do połowów sieci surowych, niezabezpieczonych przed szkodliwym działaniem wody i drobnoustrojów. Fakt ten powoduje skrócenie conajmniej o połowę okresu pracy sieci, w ramach której administracja rybołówstwa ką, szczególnie, że sieci produkowane są wyłącznie z surowca importowanego.

Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego wprowadza z dniem 1 listopada br. zakaz połowów sieciami surowymi nieimpregnowanymi. Wprowadzenie zakazu będzie poprzedzone akcją konserwacji sieci, w ramach której administracja rybołówstwa morskiego postawi do dyspozycji rybaków odpowiednią ilość środków impregnacyjnych i utrwalających.

WZROST POŁOWÓW MORSKICH W ROKU BIEŻ.

W ostat. m-cu br. połowy morskie ogółem dały 4.559 ton ryby, z tego połowy dalekomorskie wyniosły 1.193 ton, dalsze na Bałtyku 31 ton i przybrzeżne 3.335 ton.

W poprzednim miesiącu br. połowy dalekomorskie dały 1.186 t. — dalsze na Bałtyku 269 ton, przybrzeżne 2.809 ton. Łącznie 3.664 ton, podczas gdy połowy we wrześniu 1946 roku wynosiły ogółem 2.599 ton, w sierpniu ub. r. złowiono 1.959 ton.

OŻYWIENIE W POŁOWACH DALEKOMORSKICH

W pierwszej dekadzie października powróciły do Gdyni z połowów dalekomorskich trawlery „Ławica", „Saturnia" i „Kastoria", przywożąc łącznie ok. 170 t. śledzi świeżych oraz śledzie solone i rybę białą. Spodziewane są w Gdyni w najbliższych dniach trawlery „Deltra" i „Polesie". Do portu rybackiego w Szczecinie przybył statek „Pokucie", który przywiósł ok. 115 t. śledzi i makreli. Po ukończeniu wyładunku wyruszył ponownie na połowy.

KRONIKA ORGANIZACYJNA

PLAN PRACY

Całość pracy ligowej należy rozbić na dwa okresy: zimowy i letni.

Okres zimowy winien być przygotowaniem teoretycznym i organizacyjnym dla okresu letniego.

Okres zimowy należy wykorzystać dla usprawnienia organizacyjnego pracy, wzmożenia propagandy, uaktywnienia sieci terenowych, słowem do przygotowania członków, a nawet całego społeczeństwa do letniego okresu pracy praktycznej i wystąpienia organizacji nazewnątrz z należną siłą i popularnością.

Na jedno z pierwszych miejsc wysuwa się praca oświatowo-wychowawcza.

Mamy trzy zasadnicze elementy pracy oświatowo-wychowawczej. Są nimi:

a) **organizowanie kursów o określonej specjalności**, jak np. teoretyczne kursy żeglarskie, kursy wiedzy o morzu i t. p.

Kursy winny być organizowane w okresie zimowym przez te ogniwa organizacyjne, z okręgami włącznie, które mają fachowych wykładowców. Trudno zastosować tutaj szablon. Zarząd Główny opracował wytyczne, które mogą być dla organizatorów kursów pomocą.

Kursy te winny być przede wszystkim organizowane dla młodzieży.

b) Drugą formą pracy oświatowo-wychowawczej w Lidze Morskiej winny być **poważne odczyty naukowców i fachowców morskich** dla ogółu społeczeństwa. Pracę tego rodzaju zapoczątkował Okręg Krakowski, nawiązując łączność z Uniwersytetem Jagiellońskim.

Odczyty winny być urządzane systematycznie, możliwie z przezroczami, odpowiednio reklamowane w prasie, radio, a nawet drogą afiszy.

Systematyczność przyzwyczai społeczeństwo do pewnych dni w tygodniu, czy miesiącu, zapewni stałą frekwencję.

Dorywczość daje efekt nikły, depopularyzuje imprezę i organizatorów.

Okres zimowy sprzyja akcji odczytowej. Proponujemy, by okręgi i obwody zastanowiły się nad doborem prelegentów i ustaliły stałe daty (np. „czwartki ligowe").

Zwracamy uwagę na niebezpieczeństwo pobierania zbyt wysokich opłat za wstęp. Odczyty nie powinny być traktowane, jako imprezy dochodowe.

Zarząd Główny zrzeka się z przypadających mu 10% dochodów, uzyskanych z tytułu ewent. biletów wstępu na odczyty, wierząc, że ogniwa organizacyjne nie będą tego zrzeczenia rozszerzały na inne imprezy.

c) Trzecim, najważniejszym elementem pracy oświatowo-wychowawczej, jest zorganizowanie w terenie sieci kół prelegentów z zadaniem obsługiwania oddziałów i kół z młodzieżowymi włącznie.

Doceniając ważność ożywienia życia ligowego w najniższych szczeblach organizacyjnych, przystępujemy do obsługiwania ogniw konspektami aktualnych referatów o tematyce państwowej, morskiej i społecznej, które poprzez okręgi i obwody winny docierać do każdego oddziału i koła.

Ogniwo organizacyjne powinno zwoływać zebrania wszystkich członków przynajmniej raz w miesiącu. Dotychczas w większości wypadków koło i oddział ogranicza się do zebrań dla wybrania nowego zarządu lub delegatów na Zjazd Okręgu czy Walny Zjazd.

Ten system pracy uniemożliwia jej uaktywnienie, członkowie tracą więź z organizacją i często nie wiedzą, czym Liga Morska żyje, do czego dąży, jakie są jej cele i zadania.

Celem naszej organizacji jest uczyć i wychowywać naród w duchu morskim, mówiąc słowami uchwały Walnego Zjazdu Delegatów: „przekuć psychikę Polaków z lądowej na morską".

Warunkiem spełnienia przez Ligę Morską tego zadania jest zbieranie się członków koła, czy oddziału przynajmniej raz w miesiącu, połączone z wygłoszeniem odpowiedniego referatu.

Pracy tej podołamy przez koła prelegentów.

Potrzebne one będą n następujących szczeblach organizacyjnych:

a) Koła prelegentów dla kół szkolnych,

b) Koła prelegentów dla kół terenowych.

ad a) Koła prelegentów gół szkolnych powstać powinny pod kierunkiem opiekunów kół szkolnych, którzy są powołani do wyznaczenia ich spośród młodzieży szkolnej, licealnej, uniwersyteckiej.

W zasadzie mógłby sam opiekun Koła objąć tę rolę. Ze względu jednak na potrzebę posiadania w kole liczniejszego grona specjalistów różnych zagadnień i ze względu na potrzebę samokształcenia młodzieży, pożądane jest, aby prelegentci pracowali pod kierunkiem opiekuna koła, wyrabiali się na samodzielnych mówców. Trzeba wprowadzić zasadę: Każde koło szkolne posiada własnego prelegenta, który to koło obsługuje, a nawet w miarę potrzeby może obsłużyć sąsiednie koła.

Powinna istnieć więź organizacyjna, łącząca opiekunów kół szkolnych, w formie zebrań bodaj raz w miesiącu dla wymiany doświadczeń, poglądów i sprawozdania z prac danego koła.

Opiekunowie kół spowodują wymianę myśli między prelegentami, organizując raz w miesiącu wspólne zebranie.

Koła fabryczne i przy zakładach pracy powinny mieć własnego prelegenta, z własnego grona lub przydzielonego z innego ośrodka, mającego pieczę nad uświadamianiem organizacyjnym, społecznym, morskim i ogólnym.

Prelegenci powinni mieć więź organizacyjną i raz w miesiącu zebrać się dla wymiany doświadczeń i myśli.

Obwody, organizujące zebrania o szerszym zakresie, gromadzące słuchaczy z różnych środowisk, powinny mieć prelegentów z grona osób intelektualnie przygotowanych do wygłoszenia referatu, pogadanki — odczytu, prelekcji, w sposób żywy, zajmujący wszystkich obecnych.

I ci prelegenci powinni raz na miesiąc zbierać się dla wymiany myśli.

Okręgi powinny mieć własnych prelegentów z grona działaczy ligowych, mających nazwisko i stanowisko społeczne, predestynujące ich do zabierania głosu w najżywotniejszych sprawach.

Zarząd Główny rozesłał broszurę o „organizacji i pracy kół prelegentów" pióra J. Bogusza jako praktyczną pomoc w pracy Koła.

Zgodnie z powyższym Zarządy Okręgów i Obwodów:

1. Wybiorą z pośród Członków Prezydium aktywnego działacza, któremu poruczą sprawę zorganizowania koła prelegentów.

2. Na prelegentów należy poprosić tych aktywistów ligowych, którzy obok dobrej chęci dysponują chociażby 1 popołudniem wolnym w ciągu tygodnia.

3. Po zawiązaniu koła należy zorganizować kurs przeszkoleniowy w myśl zawartych w broszurze wytycznych. (Okręg Krakowski taki kurs zorganizował wspólnie z Polskim Związkiem Zachodnim).

4. Prelegenci winni na zebraniach kół poruszać nie tylko sprawy związane z tematem referatu, lecz także zainteresować się pracą i życiem koła, pomagać w przełamywaniu trudności organizacyjnych i finansowych, stać się zarzewiem nowego życia w kołach.

Zarząd Główny wyraża nadzieję, że Liga Morska i jej aktywiści spełnią rolę pionierów. Musimy przeorać psychikę polską z lądowej na morską.

III WALNY ZJAZD DELEGATÓW OKRĘGU WARSZAWSKIEGO I STOŁECZNEGO L. M.

W dniu 26 października r. b. odbył się III Walny Zjazd Delegatów Okręgu Warszawskiego i Stołecznego Ligi Morskiej przy udziale 196 delegatów Oddziałów i Obwodów z terenu województwa warszawskiego oraz Opiekunów Kół Szkolnych.

Obrady zagaił Prezes Okręgu ppłk. Stefan Ajnenkiel (Kamiński) odczytując adres hołdowniczy dla dostojnego protektora L. M. Prezydenta Rzeczypospolitej Obywatela Bolesława Bieruta. Adres ten został przyjęty przez salę niemilknącymi oklaskami.

Powołano Prezydium Zjazdu w osobach: przewodniczącego v-woj. Rota Romana oraz asesorów ppłk. Kiryluka, dyr. Folanta, dr. Leśniewskiego i Karycy.

Sprawozdanie z działalności Okręgu złożył ppłk. Ajnenkiel.

Po odczytaniu protokółu Komisji Rewizyjnej przez przewodniczącego Trochyma Pawła otwarto dyskusję nad sprawozdaniami. Aczkolwiek przyrost członków L. M. w okresie sprawozdawczym przekroczył 50%, Zjazd uznał liczbę tą za niewystarczającą i zalecił większe uaktywnienie propagandy. Omawiano sprawy wyremontowanego przez Okręg Warszawski i Stoł. L. M. „Domu Rybaka“ w Wielkiej Wsi—Hallerowie oraz nowo wybudowanej przystani Ośrodka Sportów Wodnych w Warszawie.



Na wniosek Komisji Rewizyjnej, która uznała dotychczasową działalność Zarządu Okręgu za celową i oszczędną, Zjazd Delegatów udzielił ustępującemu Zarządowi absolutorium przez aklamację.

Dyplomy uznania za działalność społeczną na terenie Ligi Morskiej otrzymali zasłużeni działacze ligowi:

1) V-woj. Rot Roman, 2) ppłk. Kiryluk Stanisław, 3) ppłk. Długołęcki Stefan, 4) płk. inż. Broński Stefan, 5) dr. Miazgowski Bronisław, 6) dyr. Benisławski Michał, 7) Strachelski Medard, 8) Apanowicz Cezary, 9) Buczkowski Wincenty, 10 Nowik Józef, 11) Kresiński Ludwik, 12) Państwowy Zarząd Wodny w Warszawie, 13) Okręgowa Dyrekcja Dróg Wodnych w Warszawie, 14) Oddział Ligi Morskiej w Wyszkowie, 15) Biskupski Michał, 16) Michalski Kazimierz, 17) Czyżewski Sylwester, 18) Jasiński Wacław, 19 Godlewski Kazimierz, 20) Iwon Hanna, 21) Chojnacki Mieczysław, 22) Modjewski Ludwik, 23) Skalski Stefan, 24) Zrzelski Lucjan, 25) Cichocki Jan, 26) Koziarski Ryszard, 27) Rożdziestwieński Anatol, 28) Maciak Stanisław, 29) Wajeman Antoni, 30) Dziąg Ignacy, 31) Stępiński Karol, 32) Kasprzyk Władysław, 33) Wojsznis Justyn, 34) Folgart Ryszard, 35) Maciak Marian, 36) Jurczak Heronim, 37) Romanowska Maria, 38) Walszczyk Józef, 39) Kubaszewski Bolesław, 40) Pomarański Antoni, 41) Sadowski Adam, 42) Kulisiński Jan, 43) Kozłowski Franciszek, 44) Makowski Eugeniusz, 45) Gundlach Wacław, 46) Bogdański Ignacy, 47) Głombek Izydor, 48) Lutyński Roman, 49) Zalewska Halina, 50) Drzniewicz Jan, 51) Siwicki Jan, 52) Kalciński Jan, 53) v-starosta Święcicki Tadeusz, 54) Kulik Władysław, 55) Witarowski, 56) Szczurkiewicz, 57) Hytrek Wiktor, 58) Owsianko Irena, 59) Buławski Konstanty, 60) Szarski Stanisław, 61) Wiśniewska Stanisława, 62) Kuske Wiesława, 63) Karczyński Marian, 64) Choroszucho Maria, 65) Szczypiorski Józef, 66) Janiszewski, 67) Torliński Leon, 68) Ostrowski Dyonizy, 69) Torliński Władysław, 70) Kosiński Teofil, 71) Radkowski Antoni, 72) Zakrzewski Zenon, 73) Szulecki Władysław.

W dalszym ciągu wyłoniono Komisję-Matkę, która zaproponowała kandydatów do nowego Zarządu i Komisji Rewizyjnej. Wybrano Zarząd w składzie:

1) Ajnenkiel — Kamiński Stefan, 2) Wierzbicki Jerzy, 3) Folant Kazimierz, 4) dr. Leśniewski, 5) Grygolunas Adam, 6) Kraj Stanisław, 7) Buczkowski Wincenty, 8) Garliński Stanisław, 9) Ilinicz Tadeusz, 10) Kresiński Ludwik, 11) Siedlecki Stanisław, 12) Apanowicz Cezary, 13) Stromczyński Jerzy, 14) Modjewski Ludwik, 15) Jarzębowski Edward, 16) Buławski Konstanty, 17) Czubek Stanisław, 18) Jurczyński Józef, 19) Wróblewski Michał, 20) Podgórska Cecylia, zastępcy: 21) Pokrzywnicki Jerzy, 22) doc. dr. Łaguna, 23) Drzniewicz Jan, 24) Kruzowa Natalia, 25) Leszczyński Jan.

W skład Komisji Rewizyjnej weszli:

1) Trochym Paweł, 2) Billewicz Eugeniusz, 3) Benisławski Michał, 4) Klosiński Marian, 5) Rożdziestwieński Anatol, zastępcy: 1) Kacprzak Stanisław, 2) Karczemski Marian.

W wolnych wnioskach Delegaci poruszyli kwestie związane z działalnością Ligi Morskiej, domagając się zorganizowania kin objazdowych, konkurs na opracowaną najlepiej mapę wybrzeża i portów, konkursu

na nowelę marynistyczną, wprowadzenia w programy szkolne 2 godz. tygodniowo „Nauki o morzu", oraz ufundowania przez Okręg 5 stypendiów dla młodzieży akademickiej.

Zjazd przyjął rezolucję podkreślającą nietykalność granic Zachodnich Polski i stanowiącą odpowiedź na budzące się imperialistyczne zakusy Niemiec, wzywając wszystkich członków i sympatyków Ligi Morskiej do wyścigu pracy nad odbudową kraju, zagospodarowanie 500-kilometrowego wybrzeża oraz odbudowy portów i floty.

Zjazd zakończono odśpiewaniem Roty.

NA MARGINESIE OBRAD WALNEGO ZJAZDU DELEGATÓW LIGI MORSKIEJ OKRĘGU WARSZAWSKIEGO I STOŁECZNEGO

Walny Zjazd Delegatów Okręgu Warszawskiego i Stołecznego wykazał żywe zainteresowanie sprawami Ligi Morskiej.

Delegaci stawili się licznie i brali udział w dyskusji. Przebieg obrad był dowodem zrozumienia przez delegatów przyjętych na siebie obowiązków.

Pocieszającym jest, że liczba członków Okręgu wzrosła o 11 tysięcy. Fakt ten potwierdza, że popularność Ligi Morskiej wśród mas naszego społeczeństwa wzrasta, idea Polski Morskiej przenika coraz głębiej do psychiki narodu.

Były i pewne usterki.

1) Zarząd Okręgu nie dał możności zapoznania się ze sprawozdaniem z pracy przed Zjazdem, zasypując obecnych potokiem cyfr i faktów podczas obrad. Trzeba być naprawdę specem, aby móc „ad hoc" orientować się w powodzi cyfr. Przy szczegółowym studiowaniu sprawozdania przez delegatów, dyskusja byłaby bardziej zwięzłą.

2) Wyszły na jaw braki wydziału organizacyjnego. W sprawozdaniu powtarzało się zdanie — „brak sprawozdania z obwodu...". Ten stan rzeczy jest niedopuszczany nawet, jeżeli Zjazd odbywa się w terminie przyspieszonym.

3) Wzrost liczebny członków jest nikły. Społeczeństwo zrozumiało ideę Polski Morskiej — przy odpowiedniej organizacji można było cyfrę tę zwiększyć kilkakrotnie.

4) Nikły procent młodzieży zasila szeregi członków Okręgu, a przecież na niej budujemy naszą przyszłoć.

5) Brak planu pracy na przeciąg jednego roku, aczkolwiek dobry i szczegółowy plan pracy jest warunkiem pozytywnych rezultatów.

Warto wspomnieć o Wyszkowskim Oddziale, który przy skromnej liczbie 120 członków — o własnych siłach zbudował przystań — wartości 300 tys. zł. z uzyskanych z własnej inicjatywy funduszów. Jak widzimy — chcieć, to móc. Może ten argument przekona członka Zarządu Okręgu ob. Ilinicza, który wszelkie osiągnięcia uzależnia od możliwoci finansowych.

„Obserwator"

DZIĘKUJEMY JELENIEJ GÓRZE

Zarząd Podokręgu Ligi Morskiej w Jeleniej Górze zobowiązał się do urządzenia jednej z sal „Pałacu Ligi Morskiej" w Warszawie, jak również ofiarował trofea myśliwskie do sali „myśliwskiej". Dziękujemy za dary.

Vivant sequentes!

OPUSZCZENIE BANDERY W YACHT-KLUBIE POLSKI

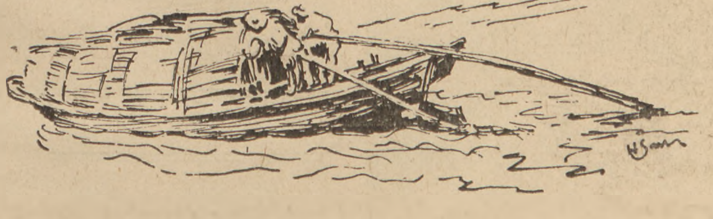
Yacht-Klub Polski zakończył w listopadzie 25-ty sezon żeglarski.

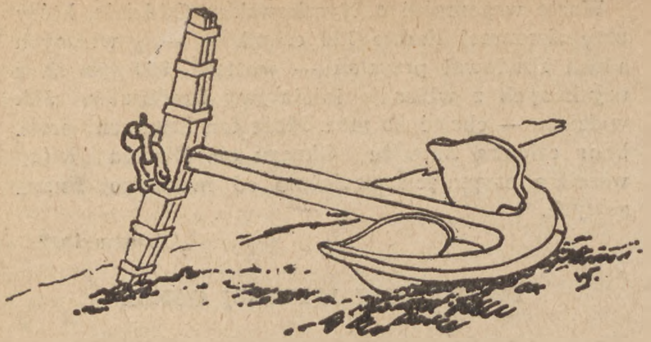
Uroczystość opuszczenia bandery zgromadziła na terenie klubu przedstawicieli klubów zaprzyjaźnionych i licznych wielbicieli żeglarstwa.

Sezon miniony nie należy do straconych. Mimo ciężkich warunków w jakich odbudowuje się jachting Polski, Y. K. P. ma do zanotowania szereg sukcesów organizacyjnych i sportowych. Te ostatnie ujawniły się w postaci 60% nagród, jakie żeglarze Y. K. P. zdobyli na pierwszych po wojnie regatach na Wiśle. Oddziały Y. K. P. Gdynia, Szczecin, Olsztyn, Ełk, Wrocław, Giżycko, Warszawa współzawodniczą między sobą o palmę pierwszeństwa w jachtingu polskim.

Wręczenie dyplomów 29 kapitanom i sternikom oraz przyznanie tytułu sternika śródlądowego 19 uczestnikom kursów żeglarskich na uroczystości opuszczenia bandery jest wymownym świadectwem żywotności Y. K. P. i pracy dla polskiego żeglarstwa, gdzie brak instruktorów i załóg w dużym stopniu hamuje żywiołowy pęd do morza młodego pokolenia Polski Morskiej.

Członkowie Y. K. P. współpracują czynnie nie tylko dla własnego klubu, ale działają na terenie Ligi Morskiej, Polskiego Związku Żeglarskiego P. U. W. F-u i Ministerstwa Żeglugi, nie szczędząc trudu i czasu dla rozwoju umiłowanego sportu, a nazwiska Kusnerz (Mrówka), Dembowski (Wujcio) i Barylski (Baryła) weszły do historii polskiego jachtingu.



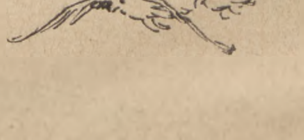




MORZE



„Morze", Miesięcznik. Naczelny Organ Ligi Morskiej. Redakcja i Administracja — Warszawa, ul. Widok 10. Wydawca: Zarząd Główny Ligi Morskiej, Warszawa — Widok 10, tel. 86-210. Redaguje zespół redakcyjny. Konto P. K. O. Nr. I—1020. Nadzór graficzny: art. mal. Włodzimierz Siwierski



Cena zł. 30

Zakł. Graficzne „Dźwignia", W-wa. Widok 24. B-39385